Ontario

Rapport annuel 2004

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO

On peut obtenir des exemplaires du présent document à :
Service Ontario Publications
880, rue Bay
Toronto ON
M7A 1N8

Téléphone : 416 326-5300
Sans frais : 1 800 668-9938
ATS : 1 800 268-7095

Rapport annuel 2004

Pour obtenir des renseignements sur les moyens de réduire les risques de collision, procurez-vous un exemplaire de la plus récente version du Guide officiel de l'automobiliste au bureau le plus proche du ministère des Transports (MTO) ou visitez le site Web du MTO à http://www.mto.gov.on.ca. Pour obtenir un exemplaire des autres guides de conduite et documents d'information, composez le 416 235-3473. Pour des renseignements sur le MTO, composez le 1 800 268-4686. Vous pouvez également emprunter une copie d'un vidéo sur la sécurité routière auprès de la Ontario Safety League. Pour ce faire, composez le 905 625-0556.

Un grand nombre des publications du ministère sont en vente dans les librairies et les magasins de produits automobiles.

Pour plus de renseignements sur les données figurant dans la présente publication, veuillez téléphoner au Bureau du programme de sécurité routière au 416 235-3585.

Produit par le :

Bureau du programme de sécurité routière

1201, avenue Wilson
Édifice C, 3e étage, bureau 330
Toronto ON
M3M 1J8

Téléphone : 416 235-3585
Télécopieur : 416 235-3633

Imprimé sur du papier recyclé.

ISSN 1712-8463 (Version imprimée)
ISSN 1712-848X (Version sur cédérom)
ISSN 1712-8471 (Version internet)

MESSAGE DE LA MINISTRE

Je suis fière de présenter le Rapport annuel 2004 sur la sécurité routière en Ontario.

Pour la deuxième année consécutive, le présent rapport indique que l'Ontario se classe au premier rang en Amérique du Nord dans le domaine de la sécurité routière d'après une comparaison des taux de personnes tuées dans tous les territoires au Canada et aux États-Unis. Dans l'ensemble, le nombre de personne tuées sur les routes de l'Ontario a baissé de presque 50 % depuis 1980. En 2004, le taux de décès de 0,92 par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis était le plus bas dans la province depuis que l'Ontario a commencé à recueillir des données sur la sécurité routière en 1931.

Voici d'autres points saillants de 2004 :

- un nombre moins élevé de personnes tuées ou blessées dans des collisions attribuables à l'alcool au volant;
- dans l'ensemble, un nombre moins élevé de collisions devant être signalées et de personnes blessées;
- un nombre moins élevé de piétons décédés.

Si l'Ontario peut être fier de ces résultats, nous reconnaissons que nous devons faire plus d'efforts pour réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur nos routes. Le projet de loi 73, *Loi de 2004 visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario*, jouera un rôle important dans la réduction du nombre d'enfants et de jeunes tués ou blessés en Ontario en :

- exigeant l'utilisation des sièges d'appoint;
- renforçant la sécurité des autobus scolaires;
- limitant le nombre de jeunes passagers qu'un conducteur adolescent titulaire du permis de conduire G2 peut avoir avec lui dans le véhicule.

Pour ce qui est de l'avenir, les initiatives adoptées en vertu de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* comprennent l'augmentation des pénalités et des sanctions imposées aux conducteurs reconnus coupables d'excès de vitesse et le resserrement des normes d'inspection quotidienne applicables aux véhicules utilitaires. De plus, cette loi réduira les embouteillages sur nos routes en permettant à notre gouvernement d'ouvrir les premières voies réservées aux véhicules multioccupants sur les routes provinciales.

Soucieux de rendre les routes encore plus sûres, le ministère des Transports continuera de collaborer étroitement avec ses nombreux partenaires dévoués à la sécurité routière en Ontario pour encourager tous les usagers de la route, qu'ils habitent dans notre grande province ou y soient en visite, à respecter les lois régissant la circulation routière en Ontario.

Nous avons tous un rôle à jouer pour que les routes de l'Ontario soient aussi sûres que possible. Grâce à votre aide, nous pouvons veiller à ce que les routes de l'Ontario soient parmi les plus sûres au monde.

Cordialement,

Donna Cansfield

La ministre des Transports de l'Ontario,
DONNA CANSFIELD

Section	Titre	Page
1	**Aperçu**	**30**
1a	Résumé	32
1b	Soins de santé	33
2	**Les personnes**	**35**
2a	Personnes impliquées dans des collisions	37
2b	Contexte	49
3	**Les collisions**	**56**
3a	Types de collisions	58
3b	Moment et milieu	62
3c	Endroits où surviennent les collisions	65
4	**Lieux des collisions**	**68**
5	**Le véhicule**	**80**
5a	Véhicules impliqués dans des collisions	82
5b	Contexte	85
6	**Véhicules particuliers**	**88**
6a	Motocyclettes	89
6b	Véhicules scolaires	90
6c	Camions	92
6d	Véhicules tout terrain	94
6e	Motoneiges	96
6f	Bicyclettes	98
7	**Données sur les condamnations, les infractions et les suspensions**	**100**
7a	Données sur les condamnations	102
7b	Données sur les infractions	104
7c	Données sur les suspensions	105
8	**Annexe**	**106**
8a	Lexique	106
8b	Remerciements	111

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES – 2004

TABLEAU

1.1	Certains diagnostics de personnes hospitalisées en Ontario au cours de l'exercice 2003–2004 à la suite d'une collision de véhicules automobiles	33
1.2	Certaines interventions chirurgicales pratiquées à la suite de collisions de véhicules automobiles en Ontario au cours de l'exercice 2003–2004	34
2.1	Catégorie de personnes impliquées dans des collisions causant la mort ou des blessures, selon la gravité des blessures, en 2004	37
2.2	Catégorie de personnes tuées par groupe d'âge en 2004	38
2.3	Catégorie de personnes blessées par groupe d'âge en 2004	39
2.4	Sexe du conducteur par catégorie de collision en 2004	40
2.5	État du conducteur par catégorie de collision en 2004	41
2.6	Âge du conducteur selon son état, pour toutes les collisions en 2004	42
2.7	État relevé des conducteurs tués en 2004	43
2.8	Geste apparemment posé par le conducteur par catégorie de collision en 2004	44
2.9	Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par le conducteur lors des collisions causant la mort ou des blessures en 2004	45
2.10	Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par les passagers lors des collisions causant la mort ou des blessures en 2004	46
2.11	Dispositif utilisé pour retenir les enfants âgés de 0 à 4 ans qui ont été tués lors d'une collision entre 2000 et 2004	46
2.12	Dispositif utilisé pour retenir les enfants de 0 à 4 ans impliqués dans une collision causant la mort ou des blessures, selon la gravité des blessures en 2004	47
2.13	État des piétons selon la gravité des blessures en 2004	48
2.14	Geste apparemment posé par les piétons selon la gravité des blessures en 2004	48
2.15	Catégorie de personnes tuées et blessées entre 1988 et 2004	49
2.16	Sexe des conducteurs par groupe d'âge en 2004	50
2.17	Conducteurs par groupe d'âge entre 1988 et 2004	50
2.18	Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2004	51
2.19	Conducteurs avec permis, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931–2004	53
2.20	Groupes d'âge des conducteurs – titulaires de permis, nombre et pourcentage de conducteurs impliqués dans une collision en 2004	55
3.1	Catégories de collisions, 1988–2004	58
3.2	Taux de collisions par un million de kilomètres parcourus, 1988–2004	59
3.3	Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2004	60
3.4	Type d'impact initial selon la catégorie de collision en 2004	61
3.5	Mois où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2004	62

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES – 2004

3.6	Jour où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2004	62
3.7	Heure où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2004	63
3.8	Personnes tuées ou blessées lors d'une collision mortelle survenue un jour férié ou une longue fin de semaine en 2004	64
3.9	Luminosité, par catégorie de collision en 2004	64
3.10	Visibilité, par catégorie de collision en 2004	64
3.11	Autorité responsable des routes, par catégorie de collision en 2004	65
3.12	Autorité responsable des routes, pour toutes les collisions, 1995–2004	66
3.13	Endroit où les collisions sont survenues, par catégorie de collision en 2004	67
3.14	État de la chaussée, par catégorie de collision en 2004	67
4.1	Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules	69
5.1	Véhicules impliqués dans une collision en 2004	82
5.2	État du véhicule par catégorie de collision en 2004	83
5.3	Année modèle des véhicules par catégorie de collision en 2004	84
5.4	Véhicules assurés ou non, par catégorie de collision en 2004	84
5.5	Nombre de véhicules par type en 2004	85
5.6	Certains types de véhicules, par année modèle en 2004	86
5.7	Dommages causés aux véhicules en 2004	87
6.1	Motocyclistes tués ou blessés entre 1995 et 2004	89
6.2	Certains facteurs ayant eu une incidence sur les collisions mortelles de motocyclettes en 2004	89
6.3	Nombre d'élèves transportés tous les jours, nombre total de collisions de véhicules scolaires – années scolaires 1999–2000 à 2003–2004	90
6.4	Type de véhicule scolaire, selon la nature de la collision, 2003–2004	91
6.5	Nombre d'élèves blessés selon le type de collision et de véhicule, 2003–2004	91
6.6	Nombre de personnes tuées lors d'une collision impliquant un gros camion, 2000–2004	92
6.7	Nombre de gros camions impliqués dans une collision, toutes les catégories de collisions	92
6.8	Camions immatriculés, 2004	93
6.9	Certains facteurs liés aux collisions mortelles impliquant de gros camions en 2004	93
6.10	Endroit où les collisions sont survenues, selon les conducteurs de véhicules tout terrain tués ou blessés, 2000–2004	94

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES – 2004

6.11a	Endroit où les collisions sont survenues, selon les passagers de véhicules tout terrain tués ou blessés, 2000–2004	94
6.11b	Piétons tués ou blessés par des véhicules tout terrain, 2000–2004	94
6.12	Véhicules tout terrain immatriculés, 2000–2004	95
6.13	Certains facteurs liés à toutes les collisions impliquant des véhicules tout terrain en 2004	95
6.14	Endroit où les collisions sont survenues, selon les conducteurs de motoneiges tués ou blessés – saisons de motoneige de 1999–2000 à 2003–2004	96
6.15a	Endroit où les collisions sont survenues, selon les passagers de motoneiges tués ou blessés – saisons de motoneige de 1999–2000 à 2003–2004	96
6.15b	Piétons tués ou blessés par des motoneiges, de 1999–2000 à 2003–2004	96
6.16	Motoneiges immatriculées, 2000–2004	97
6.17	Totalité des collisions de motoneiges, 2003–2004	97
6.18	Cyclistes tués ou blessés, 2000–2004	98
6.19	Âge des cyclistes impliqués dans une collision, selon les conditions de luminosité en 2004	99
6.20	Certains facteurs liés à toutes les collisions de bicyclettes en 2004	99
7.1	Résumé des condamnations liées à un véhicule automobile en 2004	102
7.2	Condamnations liées à un véhicule automobile, *Code de la route*, en 2004	102
7.3	Condamnations liées à un véhicule automobile, *Code criminel*, en 2004	103
7.4	Nombre de conducteurs condamnés ayant enfreint le *Code criminel* du Canada pendant les années précisées	104
7.5	Suspensions administratives du permis de conduire. Suspensions mensuelles imposées de 1998 à 2004	104
7.6	Suspensions imposées en raison de l'accumulation de points d'inaptitude, selon l'âge du conducteur, 2004	105

FIGURE

1	Nombre total de collisions ayant causé la mort et des blessures en Ontario, 1990 à 2004	31
2	Pourcentage de personnes impliquées dans des collisions, selon la gravité des blessures, en 2004	36
3	Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario, 1990 à 2004	57
5	Répartition des véhicules par catégorie en Ontario, en 2004	81
7	Pourcentage de condamnations liées aux véhicules automobiles en Ontario, en 2004	101

AVANT-PROPOS

Pour la deuxième année consécutive, les routes de l'Ontario sont les plus sûres en Amérique du Nord d'après une comparaison des taux de personnes tuées dans tous les territoires au Canada et aux États-Unis. En 2004, le nombre total de personnes tuées sur les routes de l'Ontario et le taux de personnes tuées par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis en Ontario ont atteint le niveau le plus bas jamais enregistré.

Chaque année, le ministère des Transports (MTO) recueille des données sur les collisions qui ont lieu sur les routes de l'Ontario à partir des formules que remplissent les services de police de la province. D'autres ministères et le Bureau du coroner en chef fournissent aussi des données. Cette information est critique pour déterminer les tendances lorsque le ministère travaille avec ses partenaires communautaires pour améliorer davantage la sécurité routière. Un réseau de transport sûr et efficient est essentiel à la prospérité continue de l'Ontario au XXI^{e} siècle.

QU'EST-CE QUE LE RASRO?

Le Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) présente un aperçu complet de la sécurité routière en Ontario et diverses statistiques sur la province. Depuis 1931, la province compile des données sur la sécurité routière afin de suivre les tendances à long terme en matière de sécurité routière, notamment :

- Les décès et les blessures chez les conducteurs, passagers et piétons
- Les taux de collision
- Les statistiques sur les collisions attribuables à la conduite en état d'ivresse, à l'excès de vitesse, aux conducteurs débutants et à ceux du troisième âge, aux gros camions, etc.

Cette information dresse un bilan utile de la sécurité des routes de l'Ontario comparativement à celles d'autres territoires et aide le MTO à distinguer entre les fluctuations à court terme et les tendances à long terme en matière de sécurité routière. Il faut déterminer les tendances à long terme en matière de sécurité routière pour répondre de manière efficace aux menaces les plus graves à la sécurité des personnes sur les routes de l'Ontario.

CONCLUSIONS CLÉS CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO EN 2004

Les deux mesures les plus courantes pour évaluer la sécurité routière en Amérique du Nord sont le nombre de personnes tuées par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis dans un territoire (taux de décès par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis) et le nombre de personnes tuées par 100 millions de kilomètres (km) parcourus en véhicule automobile (taux de décès par 100 millions de km).

Le taux de l'Ontario de 0,92 décès par 10 000 conducteurs titulaires d'un permis était le plus bas en Amérique du Nord en 2004 et représente une baisse de plus de 5 % par rapport au taux de 0,97 affiché en 2003. Le taux de décès en Ontario par tranche de 100 millions de km parcourus a baissé de 7 %, passant de 0,71 en 2003 à 0,66 en 2004. En 2004, 799 personnes ont été tuées lors d'une collision automobile en Ontario. C'est la première fois depuis 1950 que ce nombre est inférieur à 800. Le nombre de décès attribuables à l'alcool au volant en Ontario a aussi reculé pour s'établir à 192 en 2004 par rapport à 217 en 2003, une baisse de plus de 10 %.

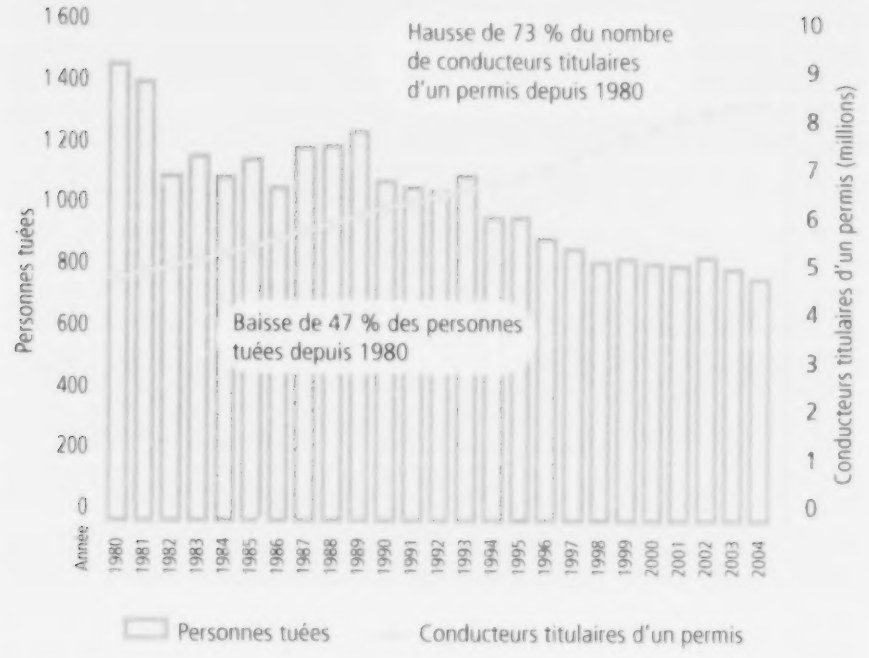
D'après le taux de personnes tuées par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis, l'Ontario a devancé de loin ses voisins comme l'État de New York (10e), le Québec (13e), le Michigan (17e) et l'Ohio (18e) au chapitre de la sécurité routière.

Le RASRO de 2004 montre les progrès considérables réalisés par l'Ontario en vue de respecter ses engagements pris dans le cadre de *Vision sécurité routière 2010*, une initiative fédérale qui vise une réduction de 30 % du nombre moyen de collisions mortelles et de blessures graves d'ici 2008-2010 (par rapport à la moyenne enregistrée entre 1996 et 2000).

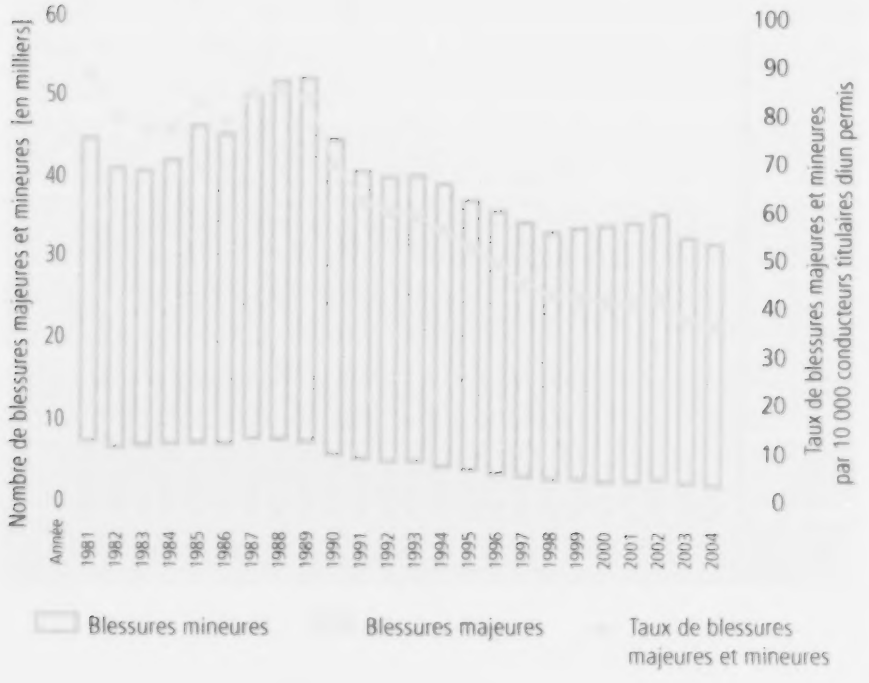
La sécurité routière en Ontario d'après les chiffres

Catégorie	2004	2003	Changement en pourcentage
Taux de décès	0,92	0,97	– 5,2
Décès par 100 millions de km	0,66	0,71	– 7,0
Nombre de conducteurs titulaires d'un permis	8 655 597	8 541 555	+ 1,3
Nombre de véhicules automobiles	7 698 416	7 603 372	+ 1,3
Nombre de décès	799	831	– 3,9
Nombre de blessures graves	3 565	3 848	– 7,4
Nombre de blessures mineures	29 918	30 401	– 1,6

Nombre de personnes tuées et de conducteurs titulaires d'un permis : 1980–2004



Nombre et taux de blessures graves et mineures : 1981–2004



AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES ENFANTS ET DES JEUNES SUR LES ROUTES DE L'ONTARIO

Enfants blessés et tués dans des collisions de véhicules automobiles

Catégorie	2004	2003
Enfants de 0 à 4 ans		
Tués	2	5
Gravement blessés	27	43
Enfants de 5 à 9 ans		
Tués	7	7
Gravement blessés	69	73

L'Ontario a une fière tradition en tant que chef de file à l'échelle nationale en matière de sécurité routière. En 1976, l'Ontario était le premier territoire en Amérique du Nord à rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité. En 1982, l'Ontario était le deuxième territoire canadien à adopter une loi sur les sièges de sécurité pour enfants. En 1994, l'Ontario a mis en place le premier système général de délivrance graduelle des permis de conduire en Amérique du Nord. Ce système vise à réduire le nombre élevé de conducteurs débutants tués ou blessés lors d'une collision automobile dans la province.

Les collisions de véhicules automobiles demeurent la cause principale de blessures et de décès accidentels chez les enfants et les jeunes en Ontario et en Amérique du Nord. C'est pourquoi le MTO a fait de l'amélioration de la sécurité du groupe le plus vulnérable sur les routes, à savoir les enfants et les jeunes de la province, sa priorité absolue en 2004.

Le projet de loi 73, *Loi de 2004 visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario*, a reçu la sanction royale le 9 décembre 2004. La Loi vise trois façons d'accroître la sécurité des jeunes voyageurs de l'Ontario :

- Exiger que les conducteurs* utilisent un siège de sécurité adéquat pour bébé ou pour enfant ou un siège d'appoint lorsqu'ils transportent des enfants dans un véhicule automobile
- Améliorer la sécurité des enfants qui font la navette entre l'école et la maison dans un autobus scolaire
- Limiter le nombre de passagers qui accompagnent les jeunes conducteurs titulaires du permis G2.

Cette loi jouera un rôle crucial pour sauver des vies et réduire le nombre de blessures chez les enfants et les jeunes dans la province.

* Certaines exemptions s'appliquent aux chauffeurs de taxis et aux véhicules en location.

RENFORCER LA SÉCURITÉ DES ENFANTS DANS LES VÉHICULES AUTOMOBILES

« *Le point le plus important est que l'adoption de la loi concernant les sièges d'appoint en Ontario entraînerait une réduction des blessures et décès courants et prévisibles chez les enfants âgés entre 4 et 8 ans, qui se produisent parce que la ceinture de sécurité n'est pas utilisée de façon sécuritaire.* »

DOCTEURE SHEELA V. BASRUR, *médecin hygiéniste en chef, Service de santé publique, ministère de la Santé et des Soins de longue durée, Le Conseil 2004*

Les défenseurs des soins de l'enfance ont désigné les enfants âgés entre 4 et 8 ans les « enfants oubliés » car ils sont trop grands pour utiliser un siège de sécurité pour enfants mais trop petits pour utiliser la ceinture de sécurité de manière adéquate. Avec l'adoption du projet de loi 73, les lois de l'Ontario exigent à présent que tous les fournisseurs de soins d'enfants, et non seulement les parents, utilisent les sièges de sécurité pour enfants ou les sièges d'appoint lorsqu'ils transportent des enfants jusqu'à l'âge de 8 ans dans un véhicule automobile. Les conducteurs reconnus coupables de ne pas avoir utilisé ces sièges ou de les avoir mal utilisés recevront une amende et des points d'inaptitude sur leurs permis de conduire. Avec l'adoption de cette loi, l'Ontario devient le deuxième territoire canadien à rendre les sièges d'appoint obligatoires.

Pour rendre les parents et autres fournisseurs de soins conscients de cette nouvelle loi, les sièges d'appoint ont occupé une place importante dans les campagnes du printemps et de l'automne de 2004 sur les ceintures de sécurité en Ontario. Environ 50 cliniques sur les sièges de sécurité pour enfants ont été tenues en Ontario durant la seule campagne du printemps sur les ceintures de sécurité. De plus, le MTO a aidé à produire et à distribuer la vidéo intitulée « Boost Me Up », une présentation sur la sécurité des sièges d'appoint à l'intention des bureaux et organismes de santé publique de l'Ontario. Pour promouvoir davantage les changements aux lois sur les sièges de sécurité pour enfants, le MTO a continué à insister sur la sécurité des enfants dans les véhicules automobiles dans ses campagnes de sensibilisation du public et événements publics en 2004 et en 2005.

« *Un siège de sécurité pour enfant qui est utilisé adéquatement peut réduire le risque de décès ou de blessures graves par un pourcentage aussi élevé que 75 %.* »

THE INFANT AND TODDLER SAFETY ASSOCIATION

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES AUTOBUS SCOLAIRES

Environ 700 000 élèves prennent l'autobus scolaire chaque jour de l'année scolaire en Ontario pour faire la navette entre l'école et la maison. En 2004, 54 passagers d'autobus scolaires ont été blessés. Il n'y a eu aucun décès.

« *Les autobus scolaires sont de loin le mode de transport le plus sûr des enfants en Ontario, 16 fois plus sûr que toute autre forme de transport.* »

TRANSPORTS CANADA

La *Loi de 2004 visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario* comprend deux mesures visant à accroître la sécurité des écoliers de l'Ontario durant la période où ils sont les plus vulnérables, soit lorsqu'ils montent dans leur autobus scolaire ou qu'ils en descendent.

Les propriétaires de véhicules peuvent maintenant être accusés si leur véhicule dépasse illégalement un autobus scolaire arrêté et dont les feux rouges clignotent. L'inculpation des propriétaires de véhicules ainsi que des conducteurs renforcera le message suivant : ne pas tenir compte des autobus scolaires qui sont arrêtés pour faire monter ou descendre des enfants est une infraction grave.

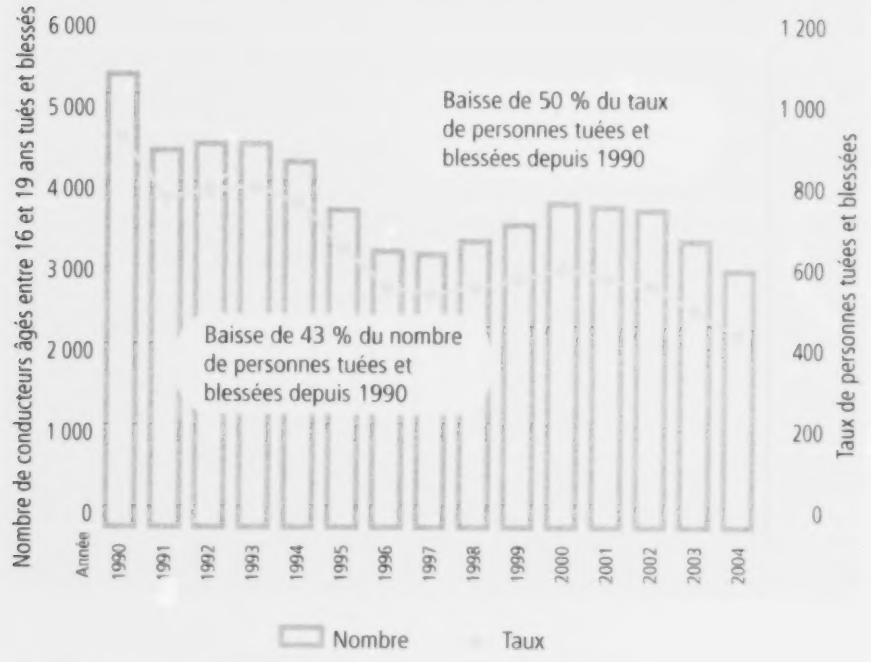
Le MTO continuera à sensibiliser le public à cette question dans le cadre de campagnes annuelles, notamment la Semaine de sécurité des autobus scolaires de l'Ontario. Le ministère s'attend à ce que le nombre de conducteurs qui dépassent illégalement les autobus scolaires arrêtés en Ontario baisse considérablement.

De plus, tous les nouveaux autobus scolaires doivent être pourvus d'un bras d'arrêt latéral empêchant les enfants d'entrer dans la zone d'angle mort du conducteur. Les bras d'arrêt latéraux renforcent la sécurité des piétons et empêchent les enfants de traverser immédiatement devant l'autobus à l'endroit où le conducteur ne peut pas les voir, ce qui permettra d'éviter les incidents où les enfants sont tragiquement heurtés par leur propre autobus scolaire lorsqu'ils traversent la rue.

AIDER LES JEUNES CONDUCTEURS À DEVENIR DES CONDUCTEURS SOUCIEUX DE LA SÉCURITÉ

En 1994, le système de délivrance graduelle des permis de conduire (SDGPC) est entré en vigueur en Ontario. De 1994 à 2004, le nombre de conducteurs âgés entre 16 ans et 19 ans tués dans des collisions de véhicules automobiles est passé de 49 en 1994 à 38 en 2004, une baisse de plus de 20 %. Le nombre de jeunes conducteurs blessés a également chuté de 30 % durant la même période, passant de 4 487 en 1994 à 3 140 en 2004. Ensemble, le nombre de jeunes âgés de 16 à 19 ans tués ou blessés lors d'une collision a diminué de plus de 30 % au cours des dix dernières années, passant de 9 978 en 1994 à 6 847 en 2004.

Nombre et taux* de conducteurs âgés entre 16 et 19 ans tués et blessés : 1990–2004



* Nombre de personnes tuées et blessées par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis.

Cela dit, les jeunes Ontariens continuent de faire face au plus grand risque de décès ou de blessures sur les routes de l'Ontario lorsqu'ils deviennent conducteurs eux-mêmes. Le SDGPC a été conçu pour réduire ce risque en augmentant les restrictions imposées aux conducteurs sans expérience et en éliminant graduellement ces restrictions à mesure que les nouveaux conducteurs démontrent, par le biais de tests, qu'ils sont en mesure de conduire en toute sécurité. Toutefois, les tests de conduite à eux seuls ne peuvent pas entièrement limiter le risque accru de collision auquel font face les conducteurs jeunes et sans expérience sur nos routes.

Depuis la mise en place du SDGPC en Ontario, le MTO a déterminé que le nombre de jeunes passagers dans un véhicule est un facteur de risque particulier pour les jeunes conducteurs. C'est pourquoi la *Loi de 2004 visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario* habilite le MTO à adopter des règlements interdisant aux jeunes conducteurs titulaires du permis G2 de transporter plus d'un jeune passager s'ils prennent le volant entre minuit et 5 h du matin durant les six premiers mois au cours desquels ils sont titulaires du permis de conduire G2. Une fois cette période terminée et jusqu'à ce que le conducteur obtienne un permis G assorti de tous les privilèges ou lorsqu'il atteint l'âge de 20 ans, le jeune conducteur titulaire du permis G2 peut transporter seulement trois passagers âgés de 19 ans ou moins. Le but est de réduire les distractions causées par les jeunes passagers durant les heures où les jeunes conducteurs portent généralement moins attention à la conduite. Cette mesure vise à établir un équilibre entre la sécurité et la mobilité et ne se veut pas un moyen d'empêcher les adolescents d'utiliser leur véhicule pour se rendre ensemble à l'école ou au travail. De plus, la restriction imposée aux jeunes passagers ne s'applique pas lorsque le jeune conducteur titulaire du permis G2 conduit des jeunes membres de sa famille.

Cette restriction imposée au nombre de passagers est une réponse ciblée à un risque de sécurité clairement identifié et se traduira par un résultat réel et mesurable au chapitre de la sécurité des jeunes conducteurs sur les routes de l'Ontario. Elle réduira aussi le nombre de jeunes de la province tués ou blessés lors d'une collision. En tout, 31 territoires en Amérique du Nord ont adopté une restriction relative aux passagers accompagnant les jeunes conducteurs.

Les conducteurs âgés entre 16 et 19 ans courent trois fois plus de risque d'être impliqués dans une collision s'ils sont accompagnés par d'autres jeunes dans le véhicule que s'ils sont accompagnés par des passagers plus âgés.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

Resserrer les exigences concernant les sièges de sécurité pour enfants, rendre les sièges d'appoint obligatoires, faciliter l'application des règles ontariennes concernant l'arrêt des autobus scolaires, exiger que les nouveaux autobus scolaires soient pourvus de bras d'arrêt pour protéger les piétons, réduire les distractions causées par les passagers dans les véhicules conduits par des jeunes conducteurs titulaires du permis G2, de concert avec les initiatives de sensibilisation du public comme jeCONDUIS, sont autant de facteurs qui contribueront à apporter des améliorations réelles aux taux de décès et de blessures chez les enfants et les jeunes en Ontario au cours des prochaines années.

PLANIFIER L'AVENIR DE L'ONTARIO

Améliorer la sécurité des passagers et le comportement des conducteurs sur les routes de l'Ontario n'est qu'un des aspects des efforts que déploie le MTO pour accroître la sécurité routière en 2004 et par la suite.

Le nombre de conducteurs titulaires d'un permis en Ontario est passé de 8 541 555 en 2003 à 8 655 597 en 2004. Le nombre de véhicules automobiles immatriculés circulant sur les routes de l'Ontario a aussi augmenté, passant de 7 603 372 à 7 698 416, y compris une hausse de 4,5 % du nombre de gros camions immatriculés en Ontario.

À mesure que la population de l'Ontario continue de croître, notamment dans les zones urbaines comme la région du grand Toronto, Ottawa et la région du Golden Horseshoe, il est important de convaincre un plus grand nombre de personnes de délaisser leur voiture pour prendre les moyens de transport en commun afin de renforcer la sécurité routière en Ontario tout en protégeant l'environnement.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

Ces chiffres illustrent une tendance à long terme vers un plus grand nombre de conducteurs et de véhicules sur les routes de l'Ontario chaque année. Depuis 1980, le nombre de conducteurs titulaires d'un permis en Ontario a augmenté de 73 %. Même si le nombre de décès causés par des collisions de véhicules automobiles a baissé de 47 % durant cette période, passant de 1 508 en 1980 à 799 en 2004, les efforts du MTO pour améliorer la sécurité routière et réduire le nombre de personnes tuées ou blessées lors d'une collision doivent tenir compte du nombre croissant de véhicules automobiles et de conducteurs sur les routes de l'Ontario.

Par ailleurs, le système de transport de l'Ontario est vital pour la prospérité économique et la qualité de vie de l'Ontario : des marchandises d'une valeur approximative de 1,2 billion de dollars sont transportées sur les routes et autoroutes de l'Ontario. La qualité et la disponibilité du système de transport ont une incidence sur la majorité des activités que nous faisons et aimons, à savoir nos emplois, notre santé, l'éducation et la vie de famille. L'économie ontarienne, qui est axée sur les exportations, se fie à son système de transport pour veiller à ce que les personnes et les biens se déplacent de manière efficace et compétitive en Ontario et au-delà de nos frontières. Cela est particulièrement important dans le contexte actuel de la livraison du juste-à-temps.

AMÉLIORATION ET EXPANSION DU TRANSPORT EN COMMUN

La recherche sur la sécurité routière montre que l'augmentation du nombre d'utilisateurs des transports en commun peut se traduire par des améliorations importantes de la sécurité routière et de la santé publique. Grâce à des investissements comme le transfert d'une partie des revenus provenant de la taxe sur l'essence de l'Ontario aux municipalités en 2004, le gouvernement de l'Ontario fait du transport en commun une solution de rechange viable à la voiture en améliorant son aspect pratique, sa souplesse et son accessibilité.

La part des revenus générés par la taxe sur l'essence que les municipalités ont reçue en 2004-2005 a représenté une somme supplémentaire de 156 millions de dollars, qui ont été affectés à l'amélioration du transport en commun en Ontario. Ce financement, qui est passé à 232 millions de dollars en 2005-2006, a aidé les municipalités à augmenter le nombre d'utilisateurs, à améliorer le service, à acheter du nouveau matériel et à mieux entretenir leur parc de véhicules. Au cours d'une période de cinq ans, la province finira par verser aux municipalités plus d'un milliard de dollars en revenus provenant de la taxe sur l'essence en plus du financement provincial ordinaire affecté au transport en commun.

Toujours en 2004, le MTO a annoncé un financement de près de 3 milliards de dollars dans le domaine du transport en commun en collaboration avec le gouvernement du Canada et les municipalités, notamment :

- 1 milliard de dollars pour développer et renouveler le système de transport en commun à Toronto, plus 90 millions de dollars pour consolider la Commission de transport de Toronto (TTC)
- 1 milliard de dollars pour améliorer les services du Réseau GO dans le Sud de l'Ontario
- 600 millions de dollars pour appuyer le projet O-Train à Ottawa
- 150 millions de dollars pour la mise en place d'un service de transport en commun rapide par autobus dans la région de York.

Nous nous attendons à ce que ces investissements, avec le financement additionnel fourni par les revenus provenant de la taxe sur l'essence, se traduisent par des améliorations réelles aux services de transport en commun.

AMÉLIORER L'INFRASTRUCTURE CRITIQUE DU RÉSEAU DE TRANSPORT

Le MTO est responsable de plus de 16 500 kilomètres de routes, soit plus que le réseau routier de l'Angleterre ou de la Suède, et de 2 500 ponts. Le maintien de la sécurité et de l'efficacité de l'un des plus grands réseaux routiers d'Amérique du Nord présente un défi singulier pour le ministère.

Les investissements dans l'infrastructure de l'Ontario doivent tenir compte de la sécurité matérielle et de la conception des routes de la province, améliorer l'efficacité de la circulation et réduire les embouteillages. Notre but est de réduire le nombre de collisions causant des décès et des blessures sur nos routes tout en veillant à ce que les investissements du MTO dans l'infrastructure représentent une bonne valeur pour les contribuables de l'Ontario.

Le MTO joue un rôle clé dans la réalisation du plan du gouvernement visant à augmenter les investissements dans l'infrastructure de transport de l'Ontario. Plus d'un milliard de dollars ont été investis en 2004 dans des projets d'infrastructure du réseau routier de la province dans le but de réduire les embouteillages, d'améliorer le commerce et de promouvoir la compétitivité économique, notamment les projets suivants :

Élargissement à quatre voies de la route 69 entre MacTier et Parry Sound
Élargissement à quatre voies de la route 11 entre Trout Creek et South River
Construction d'un nouveau tracé de la route 17 à l'est de Sault Ste. Marie
Élargissement de la route 8, de l'autoroute de Kitchener-Waterloo jusqu'à l'avenue Fergus
Reconstruction de l'autoroute 420 jusqu'à Niagara Falls
Amélioration de la route 7, de Fowler's Corners jusqu'à Omemee.

De plus, le MTO a renforcé la sécurité matérielle des autoroutes les plus occupées de l'Ontario, notamment les autoroutes 400, 401, 427, 7/12 et le Queen Elizabeth Way (QEW).

AMÉLIORER L'ACCÈS ET L'EFFICACITÉ DES PASSAGES FRONTALIERS

Nos passages frontaliers sont vitaux pour la prospérité économique de l'Ontario. En 2004, les échanges commerciaux de l'Ontario avec les États-Unis ont totalisé 332 milliards de dollars et plus de 74 % des biens échangés sont passés par les passages frontaliers routiers de l'Ontario. Selon les estimations du MTO, la valeur des marchandises traversant chaque jour la frontière entre les États-Unis et l'Ontario est supérieure à 700 millions de dollars.

Toutefois, depuis les événements du 11 septembre 2001, le renforcement de la sécurité aux passages frontaliers est devenu une préoccupation majeure pour le MTO tant en termes de sécurité publique que de sécurité routière. Le gouvernement de l'Ontario est aussi préoccupé par l'impact des embouteillages aux passages frontaliers sur l'économie ontarienne. Les longues files d'attente à la frontière causent des embouteillages dans les collectivités ontariennes, bloquent les routes et augmentent les embouteillages sur les rues latérales, ce qui peut menacer la sécurité et la qualité de vie des automobilistes et des piétons de ces localités. De la même façon, le temps passé à attendre avant de traverser la frontière ne se traduit pas uniquement par des pertes de productivité et de commerce pour l'Ontario, mais aussi par des problèmes de sécurité routière car les conducteurs essaient de rattraper le temps perdu à la frontière.

L'initiative des systèmes de transport intelligents, lancée par le MTO en 2004, constitue une première étape vers une solution durable aux embouteillages aux passages frontaliers internationaux. L'installation de nouveaux appareils vidéo aux passages frontaliers accélérera le débit de circulation à ces passages. Dans le cadre d'un processus d'évaluation environnementale, le MTO et ses partenaires travaillent conformément au calendrier établi pour déterminer, d'ici le milieu de 2007, où il serait préférable d'aménager une route d'accès, une zone d'inspection et un pont au passage frontalier Windsor-Detroit. Cela représente une première étape importante pour améliorer le débit de circulation au passage frontalier le plus occupé de l'Ontario, tout en réduisant les embouteillages et l'impact du trafic frontalier sur les collectivités de la région de Windsor.

Par ailleurs, l'Ontario a établi un partenariat avec le gouvernement fédéral et un certain nombre d'intervenants frontaliers pour effectuer des investissements importants visant à améliorer les autoroutes et les routes dans les zones frontalières et à élaborer des stratégies à long terme pour améliorer la circulation à la frontière en 2004. Voici certains des projets importants :

- L'étude de faisabilité, des besoins et de la planification du transport frontalier entre le Canada, les États-Unis, l'Ontario et le Michigan ainsi qu'une étude similaire du poste frontalier de Niagara entièrement subventionnée par le MTO
- La stratégie *Il faut que ça bouge à Windsor Essex*, qui comprenait le versement par l'Ontario et le Canada d'une somme de 300 millions de dollars pour améliorer le tunnel reliant Windsor à Detroit, construire une passerelle pour piétons enjambant Huron Church Road, prolonger la voie de virage à gauche au coin de Huron Church Road et de Industrial Drive et effectuer d'autres améliorations.
- 115 millions de dollars pour effectuer des améliorations au pont Blue Water à Sarnia et à proximité, y compris la construction d'une voie pour camions sur l'autoroute 402, de Airport Road jusqu'au pont
- 166 millions de dollars pour effectuer des améliorations au pont Queenston-Lewiston et à proximité, y compris l'ajout d'une cinquième voie au pont lui-même et d'une voie pour camions sur l'autoroute 405, du QEW jusqu'au pont.

Ces projets témoignent de l'engagement à long terme du MTO de trouver de meilleurs moyens de gérer environ 35,6 millions de voitures de tourisme et 8,5 millions de gros camions qui ont traversé les passages frontaliers de l'Ontario en 2004 afin d'améliorer la circulation et de réduire les embouteillages sur les routes de l'Ontario.

RELEVER LES DÉFIS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ONTARIO

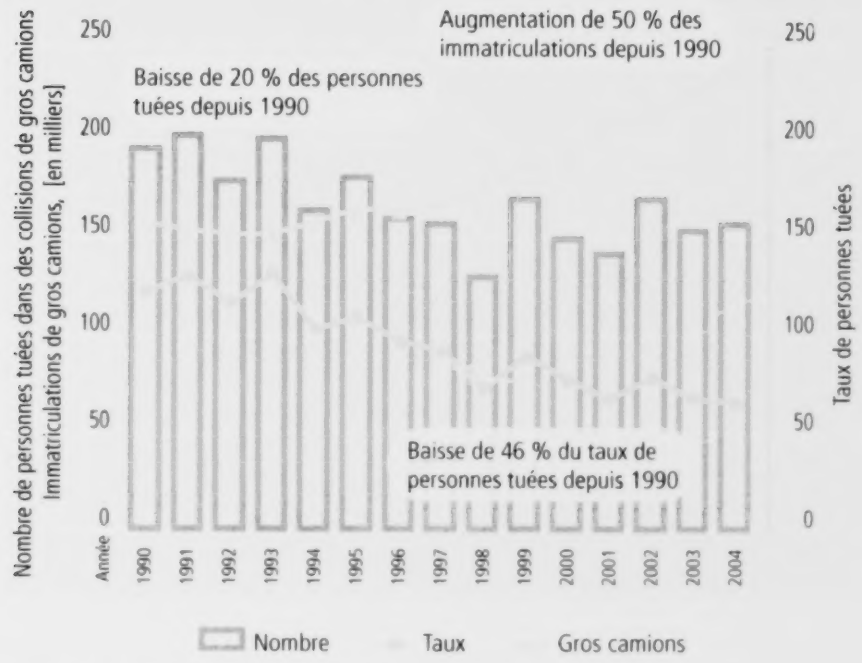
En 2004, le nombre de décès sur nos routes a baissé dans presque toutes les catégories importantes. Nous nous attendons aussi à ce que les réalisations du MTO en 2004, y compris l'adoption de la *Loi de 2004 visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario*, l'investissement record de l'Ontario dans le transport en commun et l'engagement de renouveler et d'améliorer l'infrastructure des transports en Ontario, se traduisent par de bons résultats en matière de sécurité routière au cours des prochaines années.

Même avec ces réussites, il y a toujours des défis critiques en matière de sécurité routière qu'il faut relever.

LES GROS CAMIONS

Le nombre de décès attribuables à des collisions avec de gros camions a légèrement augmenté, passant de 155 en 2003 à 158 en 2004, soit une hausse de 1,9 %. Toutefois, la tendance à long terme vers une baisse du nombre de collisions impliquant de gros camions en Ontario s'est poursuivie. En effet, le taux de collisions mortelles par tranche de 100 000 gros camions immatriculés a baissé de 2,4 % en 2004.

Nombre et taux* de personnes tuées dans des collisions impliquant de gros camions; immatriculations de gros camions : 1990–2004



* Nombre de personnes tuées par tranche de 100 000 immatriculations de gros camions.

Les statistiques de 2004 indiquent qu'environ 65 % des conducteurs de gros camions impliqués dans une collision mortelle conduisaient leur véhicule de manière adéquate au moment de la collision. En réponse à cette situation, le MTO a rappelé au grand public que les gros camions ont besoin de plus de temps et d'espace que les voitures de tourisme pour s'arrêter en toute sécurité. Pour ce faire, il a eu recours à son système de signalisation variable et à une mise à jour des guides de l'automobiliste de l'Ontario. En améliorant les connaissances du public sur la façon de partager la route avec les gros camions en toute sécurité, on contribuera à éliminer la majorité des collisions entre voitures de tourisme et gros camions.

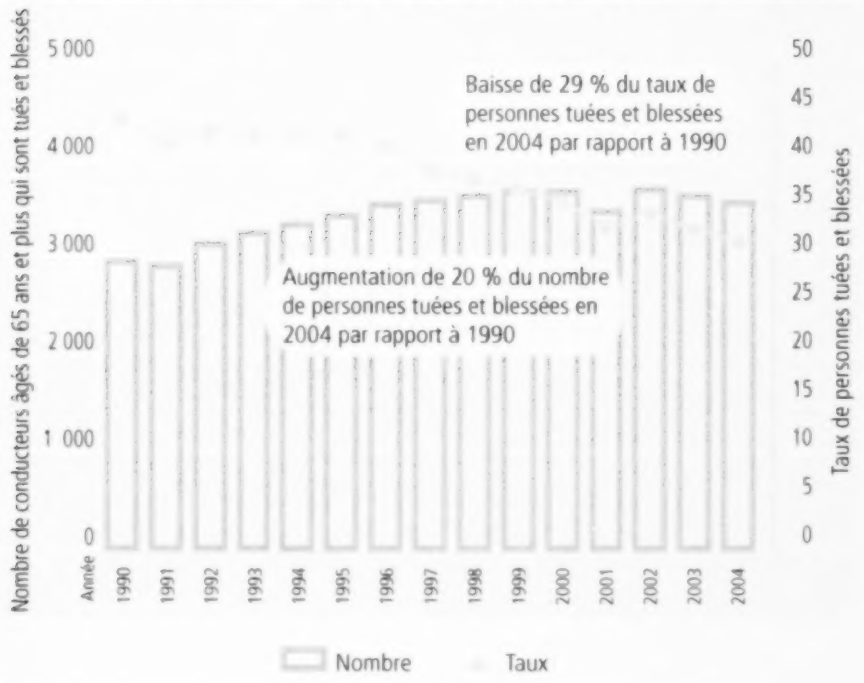
Le MTO est un chef de file en matière d'application de la loi et de normes de sécurité des camions. L'Ontario procède à plus d'inspections de véhicules utilitaires que n'importe quelle autre province. En 2003-2004, les agents d'application de la loi du MTO ont effectué 146 611 inspections de véhicules utilitaires et de conducteurs de véhicules utilitaires et 797 vérifications de dossiers de transporteurs commerciaux dans les bureaux d'entreprises de transport. En 2004, l'Ontario est demeuré le seul territoire en Amérique du Nord à mettre en fourrière les gros camions qui présentent des défauts critiques compromettant la sécurité.

Le MTO continuera à veiller à ce que ses programmes de sécurité des transporteurs commerciaux demeurent parmi les meilleurs en Amérique du Nord. À cette fin, il renforce son programme d'exécution applicable aux véhicules utilitaires en mettant à la disposition des inspecteurs et des vérificateurs la technologie et l'information dont ils ont besoin pour cibler leurs efforts sur les endroits les plus importants et sur les contrevenants chroniques. Le MTO améliore aussi ses règlements pour tenter de régler le problème de fatigue des conducteurs de véhicules utilitaires et améliorer les inspections quotidiennes des véhicules.

LA POPULATION VIEILLISSANTE DE L'ONTARIO ET LES CONDUCTEURS DU TROISIÈME ÂGE

Le RASRO de 2004 montre que malgré la baisse continue du taux de personnes tuées et blessées âgées de 65 ans et plus par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis, le nombre total de personnes tuées et blessées faisant partie de ce groupe d'âge est à la hausse car le nombre de conducteurs âgés de 65 ans et plus continue d'augmenter en Ontario. Le nombre de conducteurs qui font partie de ce groupe augmentera nettement au cours des 25 prochaines années lorsque la génération des « baby boomers » de l'Ontario atteindra la soixantaine. Le MTO devra tenir compte davantage des conducteurs âgés lors de la planification de la sécurité routière.

Nombre et taux* de conducteurs âgés de 65 ans et plus tués et blessés : 1990–2004



* Nombre de personnes tuées et blessées par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis.

En 2004, le MTO a reçu les résultats d'une étude sur les séances d'information de groupe des conducteurs âgés. Ces séances sont la pierre angulaire du Programme de renouvellement des permis de conduire des conducteurs âgés du MTO, qui vise les personnes âgées de 80 ans et plus. Le MTO a donné suite aux recommandations du rapport, notamment en apportant des améliorations aux programmes des séances et à leur contenu, aux installations, à la formation du personnel et au matériel pédagogique.

RENFORCER LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS

En réponse entre autres au nombre de décès de piétons en 2003, le MTO a participé à plusieurs campagnes de sécurité des piétons en Ontario en 2004, notamment des campagnes dans la région de Niagara, à Ottawa, à Chatham et à Toronto. La baisse de 13,3 % du nombre de piétons tués, qui est passé de 120 en 2003 à 104 en 2004, montre que la sensibilisation du public porte fruit et renforce la sécurité des piétons. Malheureusement, les piétons continuent de représenter environ un huitième de toutes les victimes de collisions de véhicules automobiles en Ontario. De plus, le nombre de piétons tués aux intersections est passé de 50 % en 2003 à 56 % en 2004.

Face à cette situation, l'Ontario a fait de la sécurité des piétons une priorité clé de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport*, qui a reçu la sanction royale le 21 novembre 2005. Cette loi prévoit une majoration des amendes pour diverses infractions commises aux passages pour piétons, notamment aux passages pour écoliers et aux passages protégés pour piétons aménagés là où il y a des feux de signalisation. En outre, la loi attribue des points d'inaptitude aux conducteurs qui sont déclarés coupables d'infractions commises aux passages pour écoliers et fixe à trois le nombre de points d'inaptitude pour les infractions commises à tous les passages pour piétons. Ces nouvelles amendes et pénalités de points d'inaptitude visent à sensibiliser davantage les conducteurs à la présence des piétons et renforcent la nécessité pour les conducteurs de conduire avec prudence dans les zones comportant des passages pour piétons.

De plus, les améliorations à l'infrastructure comme le remplacement des passages à niveau par des ponts, la construction d'un plus grand nombre de passerelles pour piétons et la sensibilisation continue du public joueront un rôle important dans la protection des piétons en Ontario à l'avenir.

SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES

Entre 1988 et 2004, le taux de personnes tuées et blessées par tranche de 10 000 motocyclettes immatriculées en Ontario a baissé de 69 %. Malgré cette baisse et le fait que le nombre de motocyclistes tués en Ontario soit passé de 52 en 2003 à 47 en 2004, qui sont des signes positifs, le MTO s'inquiète du fait que le nombre de motocyclistes blessés a augmenté de 3,6 % durant la même période, passant de 1 355 en 2003 à 1 404 en 2004.

Le MTO a aussi remarqué que la hausse du prix de l'essence a entraîné une augmentation de la popularité des véhicules plus économiques et écologiques. Il veut s'assurer que les Ontariens et Ontariennes qui envisagent d'autres options pour se déplacer et qui se tournent vers les motocyclettes, les motocyclettes à vitesse limitée (vélomoteurs) et les cyclomoteurs possèdent les compétences nécessaires pour conduire ces véhicules en toute sécurité et partager la route avec les autres véhicules et les piétons. C'est pourquoi le MTO a lancé un examen de son programme de délivrance des permis de conduire pour motocyclistes en 2004. À la suite de cet examen, le MTO a instauré, en 2005, un nouveau permis avec restrictions pour les conducteurs de cyclomoteurs et de motocyclettes à vitesse limitée (vélomoteurs). Le permis avec restrictions de catégorie M et l'examen pratique que doivent réussir les conducteurs de cyclomoteurs et de vélomoteurs amélioreront les compétences et la sécurité des motocyclistes de l'Ontario.

PARTAGER NOTRE ENVIRONNEMENT : LES COLLISIONS AVEC LES ANIMAUX SAUVAGES

En Ontario, le nombre de collisions impliquant des animaux sauvages a augmenté au cours des dix dernières années, passant de 7 564 en 1995 à 13 707 en 2004. En 2004, on a compté huit décès et 726 blessés à la suite de collisions avec des animaux sauvages sur les routes de l'Ontario.

Pour réduire le nombre de collisions impliquant des animaux sauvages, le MTO prend les mesures suivantes :

- Installer des clôtures le long des grandes routes
- Installer plus de panneaux avertissant les automobilistes de la possibilité que des animaux sauvages traversent la route.

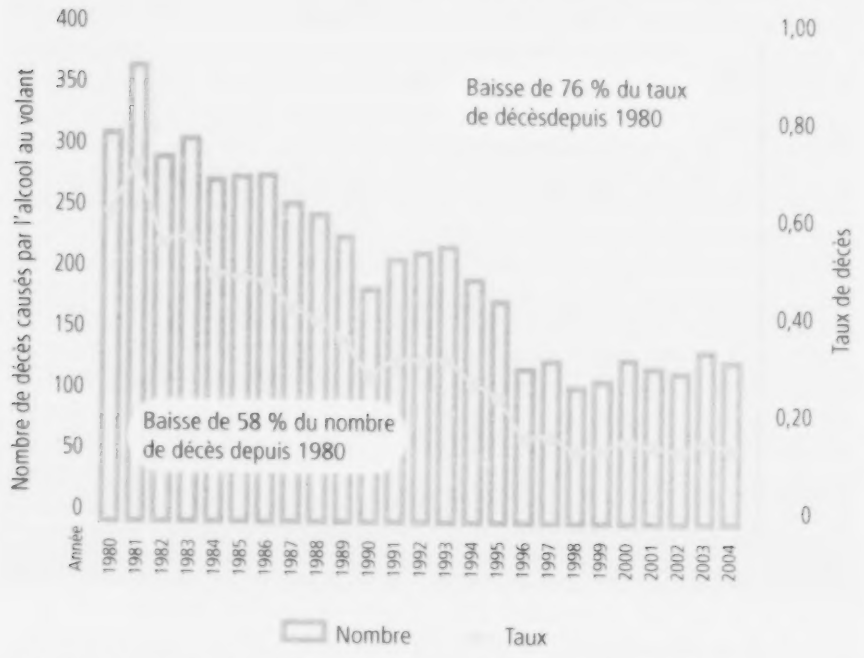
Le MTO a aussi créé une nouvelle brochure intitulée « Surveillez les animaux sauvages – Conseils pour réduire le risque de collision » qui sera distribuée dans les bureaux du ministère des Richesses naturelles, les écoles, les parcs de l'Ontario, les services de police ainsi qu'aux groupes de sécurité routière et aux bureaux de santé publique dans la province.

Même s'il n'est peut-être pas possible d'éliminer complètement les collisions avec les animaux sauvages sur nos routes, nous espérons que ces mesures réduiront le nombre de personnes tuées et blessées lors de collisions avec des animaux sauvages.

ALCOOL AU VOLANT

En 2004, l'Ontario a affiché le plus faible taux de décès causés par l'alcool au volant non seulement au Canada mais en Amérique du Nord. En fait, depuis 1988, le nombre de décès causés par l'alcool au volant survenus en Ontario a diminué de 56 %. En 2004, le nombre de ces décès a diminué de 11,5 %, passant de 217 en 2003 à 192, le nombre le plus faible jamais enregistré. Malgré cela, l'alcool au volant cause encore environ le quart de tous les décès sur nos routes. Les conducteurs qui choisissent de conduire même si leurs facultés sont affaiblies par l'alcool ou la drogue constituent toujours un défi de taille pour l'Ontario et les autres territoires d'Amérique du Nord.

Nombre et taux* de décès causés par l'alcool au volant : 1980-2004



* Nombre de décès causés par l'alcool au volant par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis.

Ces résultats montrent que les programmes contre l'alcool au volant appuyés par le gouvernement de l'Ontario, notamment le programme RIDE durant la période des fêtes en Ontario, la campagne du Ruban rouge des Mères contre l'alcool au volant (MADD) et la campagne annuelle de sobriété au volant organisée par le Conseil communautaire de l'Ontario sur la conduite avec facultés affaiblies (CCOCFA), ont réussi à faire passer le message que l'alcool au volant ne sera pas toléré en Ontario.

Dans son souci de continuer à sensibiliser les conducteurs, le MTO a lancé le programme jeCONDUIS en 2004. Ce programme vise à sensibiliser les élèves et les jeunes conducteurs aux risques et conséquences de la conduite dangereuse, notamment l'alcool au volant. Le MTO a joint ses efforts à ceux du CCOCFA, de l'organisme Élèves ontariens contre l'ivresse au volant (EOCIV) et de l'organisme Student Life Education Company pour produire et distribuer la vidéo jeCONDUIS. Environ 1 800 copies du programme ont été distribuées aux écoles en Ontario en 2004 et 2 200 copies supplémentaires étaient disponibles au début de l'année scolaire 2005-2006.

Les mesures actuelles de l'Ontario en matière de lutte contre l'alcool au volant sont parmi les plus sévères en Amérique du Nord. Voici certaines d'entre elles :

- Suspension immédiate de 90 jours du permis de conduire dans le cas de conducteurs qui ont une alcoolémie supérieure à 0,08 grammes d'alcool par 100 millilitres de sang ou qui refusent de donner un échantillon d'haleine
- Programme obligatoire d'éducation et de traitement sur l'alcool « Bonne conduite » qui doit être suivi avant la remise en vigueur du permis de conduire
- Mise en fourrière du véhicule du conducteur qui est pris au volant alors que son permis de conduire est suspendu à la suite d'une condamnation relative à la conduite automobile en vertu du *Code criminel* du Canada
- Un programme obligeant les personnes reconnues coupables de conduite en état d'ivresse à faire installer un antidémarreur pour ravoir leur permis de conduire.

Entre 1998 et le 31 décembre 2004, l'Ontario a émis :

- 4 806 suspensions à vie du permis de conduire
- 86 825 avis informant les destinataires qu'ils doivent suivre le programme de mesures correctives
- 157 303 suspensions automatiques de 90 jours du permis de conduire
- 141 627 suspensions du permis de conduire pour des condamnations prononcées en vertu du *Code criminel* du Canada.

Depuis le lancement du Programme d'utilisation d'antidémarreurs en décembre 2002, 887 antidémarreurs ont été installés dans des véhicules en Ontario en 2003 et 1 517 en 2004. Le MTO a également mis en fourrière plus de 7 442 véhicules conduits par des personnes dont le permis de conduire était suspendu à la suite d'une déclaration de culpabilité en vertu du *Code criminel*.

Bien que ces programmes constituent un moyen important de dissuader les gens de prendre le volant en état d'ivresse, le MTO poursuit sa collaboration avec la police dans la province pour faciliter l'exécution des lois ontariennes relatives à la conduite avec facultés affaiblies, en donnant aux services de police un accès direct aux bases de données des véhicules et conducteurs du MTO à partir de leurs véhicules de patrouille. La Police provinciale de l'Ontario (OPP) a été le premier service policier à bénéficier de cet accès en 2004.

Le MTO continuera à explorer de nouvelles possibilités pour lutter contre l'alcool au volant et améliorer le comportement des conducteurs en Ontario. Nous continuerons plus particulièrement à sensibiliser les jeunes conducteurs dans le cadre de programmes comme jeCONDUIS, qui insistent sur le fait qu'il n'y a pas de place pour l'alcool au volant sur les routes de l'Ontario. De plus, le MTO continuera à travailler avec le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels, le ministère du Procureur général, la police et d'autres partenaires dans le domaine de la sécurité routière pour assurer l'application des lois et une poursuite efficace des personnes qui commettent une infraction liée à la conduite avec facultés affaiblies.

CEINTURES DE SÉCURITÉ

Selon une enquête menée en 2004 par Transports Canada sur le port de la ceinture de sécurité dans les collectivités rurales, 87,9 % des conducteurs dans les collectivités rurales de l'Ontario bouclent leur ceinture de sécurité. Bien que ce pourcentage soit supérieur à celui relevé lors de l'étude faite en 2002 (85,1 %) et légèrement inférieur à la moyenne nationale (86,9 %), ces résultats indiquent que près d'un million d'Ontariens et Ontariennes ne portent toujours pas leur ceinture de sécurité lorsqu'ils conduisent. En outre, environ un tiers de tous les conducteurs et passagers tués dans des collisions de véhicules automobiles ne portaient pas leur ceinture de sécurité. On ne peut nier que les ceintures de sécurité sauvent des vies. C'est pourquoi le MTO continuera à faire de l'utilisation de la ceinture de sécurité un point important de ses campagnes de sensibilisation du public, durant les campagnes annuelles sur le port de la ceinture de sécurité à l'automne et au printemps et tout au long de l'année.

LES ROUTES SÛRES DE DEMAIN

Le RASRO de 2004 dresse un bilan positif au chapitre de la sécurité routière. De manière générale, il y a eu moins de collisions mortelles sur nos routes et la tendance générale vers une baisse du nombre de décès par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis dans toutes les principales catégories s'est poursuivie en Ontario. Toutefois, une population qui est à la fois vieillissante et grandissante présente, pour le MTO, un certain nombre de défis en matière de sécurité routière sur lesquels il devra se pencher.

Comme le nombre de véhicules sur nos routes continue d'augmenter, le MTO envisagera les mesures suivantes :

Camions et autobus :

- Demeurer le chef de file en Amérique du Nord dans le domaine de la sécurité des camions, en modernisant le programme d'application des lois régissant les véhicules utilitaires en Ontario
- Examiner les questions comme l'inspection quotidienne obligatoire des véhicules circulant sur les routes de l'Ontario pour veiller à ce que les chauffeurs de camions et leurs employés comprennent parfaitement et effectuent les inspections requises avant de prendre la route
- Étudier d'autres moyens d'améliorer la formation des conducteurs de camions en Ontario pour veiller à ce que seulement les conducteurs ayant reçu la meilleure formation soient autorisés à conduire un gros camion dans la province
- Améliorer le comportement des conducteurs et la sécurité des gros camions en Ontario grâce à des sanctions plus sévères et des amendes plus lourdes imposées aux contrevenants
- Travailler avec le ministère de l'Éducation pour étudier diverses améliorations qu'on pourrait apporter à la sécurité des autobus scolaires.

Le transport en commun :

Réduire les embouteillages en continuant à faire du financement du transport en commun une priorité

Mettre sur pied, comme prévu, la Régie des transports du grand Toronto pour réduire les embouteillages et améliorer la circulation des passagers qui utilisent plusieurs systèmes de transport en commun dans la région du grand Toronto

Réduire les embouteillages en aménageant les premières voies réservées aux véhicules multioccupants (VRVM) sur une route provinciale. Ces voies peuvent être utilisées par les véhicules de transport en commun et les autres véhicules ayant au moins deux passagers.

Piétons, personnes âgées et petits véhicules :

Améliorer la formation des conducteurs âgés et des motocyclistes, deux groupes de conducteurs qui ont enregistré une augmentation du nombre de blessures en 2004 à la suite de collisions

Déterminer les améliorations qu'on pourrait apporter au Programme de renouvellement des permis de conduire des conducteurs âgés du MTO, comme la délivrance conditionnelle des permis, pour que les conducteurs âgés de l'Ontario continuent à être mobiles et à conduire en toute sécurité

Surveiller le taux de décès et de blessure des motocyclistes tout en examinant le programme de délivrance de permis de motocyclistes en Ontario pour tenir compte des besoins des conducteurs de motocyclettes à vitesse limitée (vélomoteurs) et de cyclomoteurs et améliorer la qualité générale de la conduite de motocyclettes en Ontario.

Conduite avec facultés affaiblies :

Renforcer les sanctions imposées aux personnes qui commettent plusieurs infractions liées à la conduite en état d'ivresse en examinant les résultats positifs obtenus dans le monde pour lutter contre l'alcool au volant et en déterminant les solutions qui pourraient être mises en oeuvre en Ontario

Travailler avec les services de police de l'Ontario pour élaborer une stratégie d'application des lois, des sanctions et des contre-mesures appropriées pour lutter contre le problème naissant de la conduite avec facultés affaiblies par la drogue en Ontario.

Sensibilisation du public :

Lancer une campagne améliorée de sensibilisation du public à l'échelle de la province en 2005 pour veiller à ce que les parents et les conducteurs comprennent les nouvelles mesures prévues par la *Loi de 2004 visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario*.

PROJET DE LOI 169, *LOI DE 2005 MODIFIANT DES LOIS EN CE QUI CONCERNE LE TRANSPORT*

La province maintient son engagement de créer un système de transport sûr et efficace pour le XXIe siècle en Ontario en déposant le projet de loi 169, *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport*. Cette loi, qui a été déposée à l'Assemblée législative de l'Ontario le 21 février 2005 et qui a reçu la sanction royale le 21 novembre 2005, met l'accent sur trois questions clés : améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la route, renforcer le système de transport en commun et réduire les embouteillages sur les routes. La mise en œuvre de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* continue de jouer un rôle central dans les activités du MTO en 2006.

À mesure que les dispositions de la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* entrent en vigueur, l'Ontario prendra les initiatives suivantes :

Bâtir un réseau de transport plus sûr pour tout le monde grâce aux mesures suivantes :

- Améliorer les normes d'inspection quotidienne applicables aux gros camions, semi-remorques et autobus
- Créer une infraction prévue dans le *Code de la route* en ce qui concerne les pièces de véhicules qui sont projetées
- Majorer les amendes imposées aux personnes qui dépassent de 30 à 34 kilomètres à l'heure (km/h) la limite de vitesse et autoriser les tribunaux à imposer des périodes plus longues de suspension du permis conduire aux récidivistes déclarés coupables d'avoir dépassé de 50 km/h ou plus la limite de vitesse
- Doubler les amendes pour excès de vitesse dans les zones de construction où des travailleurs sont présents
- Accorder à toutes les municipalités le pouvoir de fixer la limite de vitesse à 30 km/h lorsque des mesures de ralentissement de la circulation sont en place
- Prévoir une infraction dans les situations où les conducteurs ne respectent pas un panneau de ralentissement et d'arrêt
- Améliorer la sécurité aux passages pour écoliers et pour piétons en haussant les amendes minimales et en harmonisant le nombre de points d'inaptitude imposés aux conducteurs reconnus coupables de ne pas s'être arrêtés ou de ne pas avoir cédé le passage à ces endroits
- Clarifier les exigences imposées aux conducteurs de s'arrêter et d'attendre que les piétons et les passeurs scolaires aient traversé la rue
- Autoriser les pompiers à agir comme agents de régulation de la circulation afin qu'ils puissent diriger la circulation sur les lieux d'une urgence et circuler sur les routes fermées dans leur véhicule personnel lorsqu'ils interviennent dans une situation d'urgence
- Autoriser les résidents du Nord de l'Ontario à utiliser des pneus cloutés pour rendre la conduite plus sûre en hiver
- Sévir contre les taxis illégaux
- Renforcer la surveillance par le MTO des fournisseurs de cours de conduite afin de mieux protéger les consommateurs et de promouvoir la sécurité routière dans la province.

Créer un système de transport en commun pour le XXIe siècle grâce aux mesures suivantes :

Accorder au MTO le pouvoir de désigner des accotements réservés aux autobus pour permettre à certains autobus de transport en commun de contourner les embouteillages

Fournir les moyens d'assurer l'utilisation légitime des terrains de co-voiturage pour appuyer le programme des voies réservées aux véhicules multioccupants (VRVM) et l'utilisation du transport en commun

Réduire la durée des déplacements en transport en commun en autorisant les véhicules de transport en commun à contrôler la signalisation routière en prolongeant un feu vert ou en changeant un feu rouge en un feu vert plus tôt.

Réduire les embouteillages pour tous les usagers de la route en prenant les mesures suivantes :

Désigner et faire respecter la bonne utilisation des VRVM pour encourager le co-voiturage

Modifier le *Code de la route* pour dégager plus rapidement les véhicules et les débris de la route en clarifiant les pouvoirs de la police de retirer les véhicules et les débris de la route ou d'en ordonner le retrait afin d'assurer la circulation ordonnée des véhicules ou de prévenir les blessures aux personnes et les dommages aux biens

Autoriser le ministre des Transports à désigner des voies réservées à l'accès aux postes frontaliers

Améliorer la collecte de données sur les transports pour aider le MTO à planifier les améliorations futures au transport en commun et au réseau routier

Autoriser le MTO à mettre à l'essai les systèmes de limites de vitesse variables sur les autoroutes de l'Ontario et de nouvelles technologies sur les routes de la province.

CONCLUSION

Au cours des cinq dernières années, les routes de l'Ontario ont été les plus sûres ou se sont classées dans les trois premières positions à ce chapitre en Amérique du Nord, d'après une comparaison des taux de décès par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis. Cela dit, il est toujours possible d'apporter des améliorations.

Pour apporter les améliorations à la sécurité routière que la population ontarienne attend et mérite, le MTO continuera à nouer des liens solides et efficaces avec les intervenants de l'industrie, les professionnels de la santé publique et les groupes communautaires dans la province. En outre, nous continuerons à travailler en étroite collaboration avec nos partenaires des trois paliers de gouvernement, notamment le ministère du Procureur général, le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels (y compris l'OPP), le ministère de la Santé et des Soins de longue durée, le ministère de la Promotion de la santé, les municipalités de l'Ontario et les services de police municipaux.

En 2004, la *Loi visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario*, le programme provincial relatif à la taxe sur l'essence et les investissements dans l'infrastructure de transport et les postes frontaliers ont de nouveau mis l'Ontario à l'avant-garde de la sécurité routière et de la mobilité au Canada. Les mesures prévues dans la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* tablent sur ces réussites en favorisant à la fois d'autres améliorations à la sécurité routière et un système de transport plus efficace dans son ensemble. L'engagement du MTO de mettre en oeuvre des programmes et des politiques comme ceux-ci se traduira par un changement réel et mesurable dans la province et contribuera à bâtir un avenir plus sûr, plus sain et plus prospère pour toute la population ontarienne.

APERCU

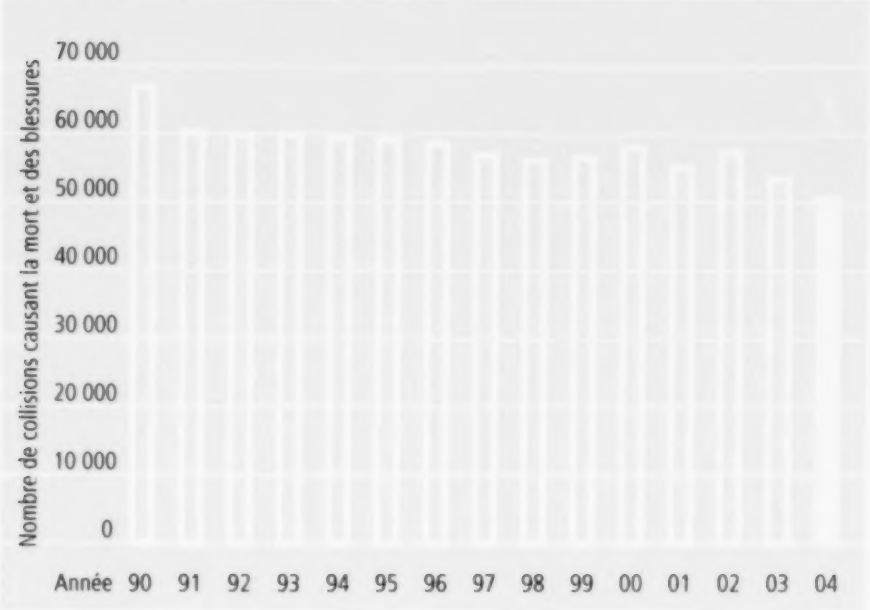
APERÇU

La première partie du rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) donne un résumé des statistiques clés de la sécurité routière comme le nombre total de victimes d'accidents mortels, de blessures, de collisions, de conducteurs détenteurs de permis de conduire et de véhicules immatriculés en Ontario en 2004.

La première mesure de sécurité routière en Ontario est le nombre de décès par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis qui conduisent sur nos routes. En 2004, il y a eu, sur les routes de l'Ontario, 0,92 décès par tranche de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis, soit le taux le plus bas en Amérique du Nord en 2004 et le taux le plus bas jamais enregistré dans la province. D'autres mesures de sécurité routière comme les taux d'accidents mortels et de collision basés sur des tranches de 10 000 conducteurs titulaires d'un permis s'améliorent aussi chaque année. Ces résultats confirment que l'Ontario est un chef de file en matière de sécurité routière, non seulement au Canada mais dans l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Les résultats du RASRO et les renseignements sur les hospitalisations dans cette section rappellent la triste réalité du coût humain et financier des collisions de véhicules automobiles en termes de vies humaines perdues, de douleurs et souffrances et de l'impact sur le système de soins de santé de l'Ontario et l'incidence sur chaque résident de l'Ontario.

Figure 1 | Nombre total de collisions ayant causé la mort et des blessures en Ontario, 1990 à 2004



Statistiques choisies, 2004	
Nombre total des collisions à déclarer	231 548
Nombre total de conducteurs impliqués dans une collision	411 271
Nombre total de véhicules impliqués dans une collision	426 951
Collisions mortelles	718
Collisions avec lésions corporelles	49 948
Collisions avec dommages matériels	180 882
Personnes tuées	799
Conducteurs tués (à l'exclusion des conducteurs de véhicules tout terrain et de motoneiges)	496
Conducteurs tués (facultés affaiblies ou état d'ivresse)	133
Passagers tués	193
Piétons tués	104
Décès d'autres usagers de la route	6
Personnes blessées	73 008
Population estimée de l'Ontario (2004)	12 407 300
Conducteurs titulaires d'un permis de conduire	8 655 597
Véhicules automobiles immatriculés	7 698 416
Nombre de kilomètres parcourus par les véhicules (estimation) (en millions)	122 079
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules motorisés par 100 000 personnes en Ontario	6,44
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules motorisés par 100 millions de kilomètres parcourus	0,66
Taux de collisions par 100 millions de kilomètres parcourus	189,67
Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus	0,59
Nombre de personnes tuées dans des collisions de véhicules motorisés par 10 000 conducteurs titulaires d'un permis	0,92

Tableau 1.1 Certains diagnostics de personnes hospitalisées en Ontario au cours de l'exercice 2003–2004 à la suite d'une collision de véhicules automobiles

Certains diagnostics	Admissions à l'hôpital	Nombre de jours d'hospitalisation
Fracture à la tête	191	1 148
Fracture du cou et du tronc	910	8 390
Fracture d'un membre supérieur	495	2 819
Fracture d'un membre inférieur	1 308	12 052
Fractures de plusieurs parties du corps	15	352
Dislocation, foulure et entorse	151	617
Dislocations, foulures et entorses multiples	–*	7
Lésion intracrânienne	734	10 636
Lésion interne, poitrine, abdomen et pelvis	488	4 204
Plaie ouverte, tête, cou ou tronc	93	296
Plaie ouverte, membre supérieur	15	59
Plaie ouverte, membre inférieur	39	300
Plaies ouvertes, plusieurs parties du corps	–*	8
Autres diagnostics	1 207	11 050
Total – Admissions et jours*	**5 646**	**51 938**

Source : Ministère de la Santé et des Soins de longue durée, Division des politiques et de la planification intégrées, Unité de l'aide à la décision et des données sur la santé.

* Les valeurs inférieures à 5 ne doivent pas être publiées.

Tableau 1.2 | Certaines interventions chirurgicales pratiquées à la suite de collisions de véhicules automobiles en Ontario au cours de l'exercice 2003–2004

Certaines interventions	Admissions à l'hôpital	Nombre de jours d'hospitalisation
Tête, cerveau et méninges	122	2 977
Moelle épinière, canal vertébral et méninges	10	137
Nez, bouche et pharynx	29	283
Paroi de la cage thoracique, plèvre, médiastin et diaphragme	83	761
Moelle osseuse et rate	50	915
Rein	–*	–*
Os et articulations du visage	89	697
Réduction d'une fracture/dislocation avec ou sans fixation (sauf les os de la tête et du visage)	1 656	16 868
Réparation de la structure des articulations (sauf les os de la tête et du visage)	19	160
Peau et tissu sous-cutané	87	870
Autres diagnostics et interventions thérapeutiques	1 647	19 950
Total partiel – admissions pour chirurgie et jours d'hospitalisation	**3 792**	**43 618**
Aucune intervention pratiquée	1 860	8 319

Source : Ministère de la Santé et des Soins de longue durée, Division des politiques et de la planification intégrées, Unité de l'aide à la décision et des données sur la santé.

* Pour protéger la vie privée, les valeurs inférieures à 5 ne doivent pas être publiées.

LES PERSONNES

Cette section présente les blessures causées par la circulation routière, d'après leur gravité, ainsi que les caractéristiques des usagers de la route impliqués dans des collisions de véhicules automobiles. Les données sur les blessures de la route sont réparties selon l'âge, le sexe, l'état et l'action du conducteur et du piéton avant la collision. Ces données sont utiles pour analyser la fréquence des collisions. Le bilan des données de la sécurité routière, couvrant une période de plus de 70 ans, est aussi prévu pour aider à analyser les tendances de la sécurité routière à long terme en Ontario.

Les points saillants dans cette partie comprennent une baisse du nombre d'accidents mortels de 831 en 2003 à 799 en 2004, soit le taux le plus bas depuis 1950. Si le nombre de conducteurs sur les routes de l'Ontario continue d'augmenter, le nombre de personnes tuées et blessées a baissé. L'Ontario a également enregistré une diminution du nombre de décès et de blessures causés par l'alcool au volant et du nombre de piétons tués en 2004.

Figure 2 | Pourcentage de personnes impliquées dans des collisions, selon la gravité des blessures, en 2004

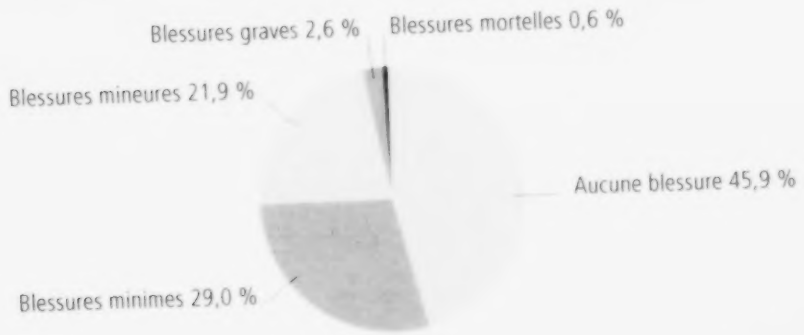


Tableau 2.1 | Catégorie de personnes impliquées dans des collisions causant la mort ou des blessures, selon la gravité des blessures, en 2004

Catégorie de personne impliquée	Gravité de la blessure					Total
	Aucune	Minime	Mineure	Grave	Mortelle	
Conducteurs	39 549	23 180	16 698	1 730	433	81 590
Passagers*	22 342	12 568	8 740	956	190	44 796
Piétons	156	1 772	2 270	463	104	4 765
Cyclistes	39	1 261	1 148	117	19	2 584
Passagers de cyclistes	8	141	133	14	0	296
Conducteurs de véhicules tout terrain	6	12	18	8	0	44
Passagers de véh. tout terrain	2	1	7	4	0	14
Conducteurs de motoneiges	1	7	10	6	1	25
Passagers de motoneiges	1	6	4	2	0	13
Conducteurs de moto	63	307	614	186	44	1 214
Passagers de moto	28	101	143	53	3	328
Conducteurs de cyclomoteurs	6	12	5	1	0	24
Passagers de cyclomoteurs	2	3	4	0	0	9
Personnes accrochées	29	87	72	19	1	208
Autres	363	67	52	6	4	492
Total	**62 595**	**39 525**	**29 918**	**3 565**	**799**	**136 402**

* Comprend les passagers des autobus.

Ce tableau indique seulement les personnes impliquées dans des collisions à déclarer selon le CR (*Code de la route*). Pour de plus amples renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Ce tableau exclut les personnes impliquées dans les collisions entraînant uniquement des dommages aux biens.

Mortelle : Personne tuée immédiatement ou dans un délai de 30 jours suivant la collision.

Grave : Personne admise à l'hôpital. Comprend les personnes admises pour observation.

Mineure : Personne qui s'est rendue à l'hôpital et qui a reçu des soins dans la salle d'urgence sans être admise à l'hôpital.

Minime : Personne qui ne s'est pas rendue à l'hôpital après avoir quitté les lieux de la collision. Comprend les écorchures et ecchymoses mineures et les plaintes de douleurs.

Aucune : Personne non blessée.

Tableau 2.2 | Catégorie de personnes tuées par groupe d'âge en 2004

Catégorie de personnes	Groupes d'âge																
	0–4	5–9	10–15	16	17	18	19	20	21–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65–74	75+	Inc.	Total
Conducteur	0	0	0	6	13	8	11	14	51	67	79	59	48	40	37	0	433
Passager*	1	4	14	7	10	9	14	6	11	18	21	16	18	15	27	0	191
Piéton	1	1	3	0	1	1	1	5	5	9	11	10	10	22	24	0	104
Cycliste	0	2	2	0	0	0	0	0	3	2	3	1	2	1	3	0	19
Passager de cycliste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de véh. tout terrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Passager de véh. tout terrain	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de montoneige	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Passager de montoneige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conducteur de moto	0	0	0	0	0	0	2	2	6	13	12	5	2	0	2	0	44
Passager de moto	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Conducteur de cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Passager de cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	4
Total	**2**	**7**	**20**	**13**	**25**	**19**	**29**	**27**	**78**	**109**	**126**	**91**	**80**	**78**	**95**	**0**	**799**

* Comprend les personnes qui s'accrochent

Ce tableau indique seulement les personnes tuées lors de collisions à déclarer en vertu du CR (*Code de la route*).

Inc. = inconnues

Pour plus de renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Tableau 2.3 | Catégorie de personnes blessées par groupe d'âge en 2004

Catégorie de personnes	Groupes d'âge																
	0–4	5–9	10–15	16	17	18	19	20	21–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65–74	75+	Inc.	Total
Conducteur	1	0	29	186	876	979	1 099	1 110	4 062	8 751	9 427	7 392	4 169	2 074	1 416	37	41 608
Passager*	922	1 318	2 010	628	777	768	767	714	2 118	3 231	2 661	2 286	1 515	1 066	839	776	22 396
Piéton	90	227	606	127	105	106	120	107	351	561	582	526	344	262	267	124	4 505
Cycliste	1	16	59	9	13	16	15	16	61	75	89	56	27	16	3	2 054	2 526
Passager de bicyclette	3	17	67	20	19	11	11	8	24	38	47	25	15	7	6	4	322
Conducteur de véh. tout terrain	0	0	10	1	2	1	4	1	1	9	5	1	2	0	0	1	38
Passager de véh. tout terrain	1	0	5	1	0	0	1	0	0	3	0	0	1	0	0	0	12
Conducteur de motoneige	0	0	5	1	2	1	0	0	2	4	5	2	0	0	0	1	23
Passager de motoneige	1	0	1	1	1	0	2	0	0	3	1	2	0	0	0	0	12
Conducteur de moto	0	0	4	12	10	19	24	32	106	242	270	255	106	19	5	3	1 107
Passager de moto	1	7	15	5	3	5	5	7	26	75	68	52	26	5	2	6	308
Conducteur de cyclomoteur	0	0	0	0	0	0	1	0	1	9	1	2	0	1	1	2	18
Passager de cyclomoteur	0	3	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	7
Autres	4	2	4	1	1	2	1	3	11	18	20	20	13	7	3	16	126
Total	**1 024**	**1 590**	**2 815**	**993**	**1 809**	**1 909**	**2 050**	**1 998**	**6 763**	**13 019**	**13 177**	**10 619**	**6 219**	**3 457**	**2 542**	**3 024**	**73 008**

* Comprend les personnes qui s'accrochent

Ce tableau indique seulement les personnes blessées lors de collisions à déclarer en vertu du CR (*Code de la route*).

Inc. = inconnues

Pour plus de renseignements sur les véhicules spéciaux, voir le chapitre 6.

Tableau 2.4 | Sexe du conducteur par catégorie de collision en 2004

Sexe du conducteur	Catégorie de collision Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Homme	910	55 001	192 633	248 544
Femme	264	33 276	103 441	136 981
Inconnu*	34	4 930	20 782	25 746
Total	**1 208**	**93 207**	**316 856**	**411 271**

* Comprend les situations où l'agent d'application de la loi est incapable de prendre une décision, comme dans les situations de délit de fuite.

Collision mortelle : Collision automobile où au moins une personne subit des blessures corporelles entraînant le décès. Avant le 1er janvier 1982, les statistiques sur les collisions mortelles comprenaient les décès attribuables aux blessures subies dans une collision et pendant une période maximale d'un an suivant la collision. Depuis cette date, seuls les décès survenant trente jours après la collision sont inclus.

Collision entraînant des lésions corporelles : Collision automobile où au moins une personne impliquée dans la collision subit des lésions corporelles n'entraînant pas le décès.

Collision entraînant des dommages matériels : Collision automobile où aucune personne ne subit des lésions corporelles mais qui entraîne des dommages à des biens publics ou privés, y compris des dommages au véhicule automobile ou son chargement.

Le montant minimal à déclarer en cas de collision causant des dommages à des biens est passé de 200 $ à 400 $ le 1er janvier 1978 et a été majoré de nouveau à 700 $ le 1er janvier 1985. Depuis le 1er janvier 1998, le montant minimal à déclarer en cas de collision causant des dommages à des biens s'élève à 1 000 $.

Le 1er janvier 1997, la déclaration par l'intéressé d'une collision causant uniquement des dommages à des biens a été introduite.

Pour de plus amples renseignements sur la déclaration par l'intéressé de collisions causant uniquement des dommages à des biens, veuillez consulter l'annexe.

Tableau 2.5 | État du conducteur par catégorie de collision en 2004

État du conducteur	Catégorie de collision Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Normal	782	72 580	248 124	321 486
Avait consommé de l'alcool	47	1 212	2 304	3 563
Facultés affaiblies – Taux d'alcool. > 0,08	119	871	1 677	2 667
Facultés affaiblies par l'alcool	11	446	796	1 253
Facultés affaiblies par la drogue	25	111	160	296
Fatigue	16	571	1 116	1 703
Handicap médical/physique	15	516	548	1 079
Inattention	78	10 145	22 938	33 161
Autre*	10	286	809	1 105
Inconnu**	105	6 469	38 384	44 958
Total	**1 208**	**93 207**	**316 856**	**411 271**

* L'état du conducteur n'est pas défini ci-dessus.

** Comprend les situations où l'agent d'application de la loi est incapable de prendre une décision, comme dans les situations de délit de fuite.

Avait consommé de l'alcool : Le conducteur avait consommé de l'alcool sans que ses facultés soient affaiblies du point de vue légal.

Taux d'alcoolémie supérieur à 0,08 : Le conducteur avait consommé de l'alcool et, après avoir subi un test, il est apparu que son taux d'alcoolémie était supérieur à 0,08 gramme d'alcool par 100 millilitres de sang.

Facultés affaiblies par l'alcool : Le conducteur avait consommé une quantité suffisante d'alcool pour justifier le dépôt d'une accusation de conduite avec facultés affaiblies.

Inattention : Le conducteur conduisait un véhicule sans la prudence et l'attention nécessaires ou sans se concentrer pleinement sur la conduite, par exemple il changeait les stations de radio, consommait de la nourriture, lisait, parlait au téléphone ou utilisait un poste portatif émetteur-récepteur ou des écouteurs.

Tableau 2.6 | Âge du conducteur selon son état, pour toutes les collisions en 2004*

	État du conducteur						
Âge du conducteur	Normal	Avait consommé de l'alcool	Facultés aff. taux d'alcool. sup. à 0,08	Facultés affaibilies alcool	Autre	Inconnu	Total
Moins de 16 ans	148	9	6	4	110	53	330
16 ans	1 364	16	11	4	327	125	1 847
17 ans	6 155	46	30	19	1 153	480	7 883
18 ans	7 170	103	48	20	1 248	548	9 137
19 ans	7 284	168	82	49	1 233	619	9 435
20 ans	7 167	158	99	38	1 163	593	9 218
21–24 ans	28 280	546	336	139	3 738	2 163	35 202
25–34 ans	67 455	828	613	272	6 889	4 932	80 989
35–44 ans	76 865	736	661	352	7 457	5 509	91 580
45–54 ans	59 091	492	487	187	5 584	4 093	69 934
55–64 ans	33 632	210	206	93	3 580	2 353	40 074
65–74 ans	15 355	82	69	43	2 073	1 153	18 775
75 ans et plus	8 499	39	14	16	1 861	692	11 121
Inconnu	3 021	130	5	17	928	21 645	25 746
Total	**321 486**	**3 563**	**2 667**	**1 253**	**37 344**	**44 958**	**411 271**

* Comprend les cyclistes, les conducteurs de véhicules tout terrain, etc.

Tableau 2.7 État relevé des conducteurs tués en 2004*

État relevé	Nombre de conducteurs	%
Normal	267	53,3
Avait consommé de l'alcool	28	5,6
Fac. aff. – Taux d'alcool. supérieur à 0,08	105	21,0
Facultés affaiblies par l'alcool	0	0,0
Facultés affaiblies par la drogue	24	4,8
Fatigue	6	1,2
Handicap médical/physique	13	2,6
Inattention	26	5,2
Autre	5	1,0
Inconnu	27	5,4
Total	**501**	**100,0**

* Le total comprend les conducteurs de tous les types de véhicules tués dans des collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*.

Tableau 2.8 Geste apparemment posé par le conducteur par catégorie de collision en 2004

Geste apparemment posé	Catégorie de collision Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Bonne conduite	486	44 508	157 629	202 623
Talonnage	3	7 971	24 812	32 786
Vitesse excessive	84	1 087	1 877	3 048
Vitesse excessive pour l'état de la route	81	5 030	16 008	21 119
Conduite trop lente	2	64	225	291
Virage illégal	14	3 839	12 300	16 153
Désobéissance aux signaux	52	4 519	6 487	11 058
Refus de céder la voie	84	8 986	21 685	30 755
Mauvais dépassement	20	648	2 694	3 362
Perte de contrôle	170	7 099	19 632	26 901
Engagement dans un sens unique	5	102	164	271
Mauvais chang. de voie	13	1 676	9 119	10 808
Autre*	116	5 451	18 692	24 259
Inconnu	78	2 227	25 532	27 837
Total	**1 208**	**93 207**	**316 856**	**411 271**

* Le geste apparemment posé par le conducteur n'est pas défini ci-dessus.

L'information détaillée est indiquée dans le rapport de collision.

Tableau 2.9 | Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par le conducteur lors des collisions causant la mort ou des blessures en 2004

Équipement de sécurité utilisé	Gravité de la blessure					
	Blessure mortelle	Blessure grave	Blessure mineure	Blessure minime	Indemne	Total
Ceinture de sécurité	263	1 277	14 505	21 411	36 156	73 612
Autre équipement*	13	88	649	622	356	1 728
Pas d'équipement utilisé	120	172	388	172	132	984
Aucun équipement de sécurité	0	3	19	25	43	90
Utilisation inconnue	37	190	1 137	950	2 862	5 176
Total	**433**	**1 730**	**16 698**	**23 180**	**39 549**	**81 590**

* L'équipement de sécurité approuvé n'est pas indiqué en détail ci-dessus.

L'information détaillée est indiquée dans le rapport de collision.

Les tableaux 2.10 à 2.12 portent notamment sur l'équipement de sécurité dans les collisions où il y a eu des lésions corporelles ou des lésions mortelles. Les collisions causant uniquement des dommages aux biens sont exclues.

Tableau 2.10 | Port de la ceinture de sécurité selon la gravité des blessures subies par les passagers lors des collisions causant la mort ou des blessures en 2004

	Gravité de la blessure					
Équipement de sécurité utilisé	Blessure mortelle	Blessure grave	Blessure mineure	Blessure minime	Indemne	Total
Utilisation de la ceinture de sécurité	117	643	6 922	10 476	18 040	36 198
Mauv. util. du siège pour enfant	0	0	20	29	70	119
Util. correcte du siège pour enfant	1	9	165	394	1 572	2 141
Autre équipement*	2	30	207	168	97	504
Pas d'équipement utilisé	47	152	408	243	164	1 014
Aucun équipement de sécurité	11	53	444	711	1 147	2 366
Utilisation inconnue	13	83	586	540	1 187	2 409
Total	**191**	**970**	**8 752**	**12 561**	**22 277**	**44 751**

* L'équipement de sécurité approuvé qui a été utilisé n'est pas décrit ci-dessus.

Tableau 2.11 | Dispositif utilisé pour retenir les enfants âgés de 0 à 4 ans qui ont été tués lors d'une collision entre 2000 et 2004

Année d'utilisation	Dispositif utilisé correctement	Dispositif utilisé incorrectement	Ceint. abdom./ triple pt d'appui	Pas de dispositif	Dispositif non utilisé	Utilisation inconnue	**Total**
2000	1	0	3	0	0	1	**5**
2001	5	0	2	1	2	1	**11**
2002	1	2	4	0	0	0	**7**
2003	2	1	0	0	0	0	**3**
2004	1	0	0	0	0	0	**1**

Tableau 2.12 Dispositif utilisé pour retenir les enfants de 0 à 4 ans impliqués dans une collision causant la mort ou des blessures, selon la gravité des blessures en 2004

	Gravité de la blessure		
Dispositif utilisé	Majeure/Mortelle [%]	Minime/Mineure [%]	Pas de blessures [%]
Dispositif utilisé correctement	47,6	54,7	57,9
Dispositif utilisé incorrectement	0,0	5,1	2,7
Ceint. abdominale/à triple point d'appui	23,8	31,1	32,9
Non disponible	14,3	4,5	3,1
Disponible/non utilisé	0,0	1,0	0,6
Autre	0,0	0,3	0,2
Inconnu	14,3	3,2	2,8
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Les études fondées sur l'observation indiquent que de nombreux sièges de sécurité destinés aux enfants ne sont pas utilisés de manière adéquate. Cette conclusion n'est pas évidente dans ces tableaux puisque les enfants sont souvent retirés de leurs sièges de sécurité avant l'arrivée sur les lieux des agents de police. L'installation adéquate des sièges conformément aux directives du fabricant ainsi que la bonne utilisation du siège dans le véhicule sont deux facteurs importants pour la protection des enfants.

Tableau 2.13 | État des piétons selon la gravité des blessures en 2004

État du piéton	Piétons tués	Piétons blessés
Normal	58	2 953
Consomm. d'alcool	10	190
Fac. aff. alcool. > 0,08	21	6
Fac. aff. alcool	0	64
Fac. aff. drogue	4	14
Fatigue	0	4
Handicap médical ou physique	2	105
Inattention	5	654
Autre	0	64
Inconnu	4	451
Total	**104**	**4 505**

Tableau 2.14 | Geste apparemment posé par les piétons selon la gravité des blessures en 2004

Geste apparemment posé	Piétons tués	Piétons blessés
Traverser intersection avec droit de passage	12	1 523
Traverser intersection sans droit de passage	22	702
Traverser intersection sans signalisation	22	340
Traverser à la traverse pour piétons	0	132
Traverser à la traverse pour piétons sans droit de passage	2	112
Marcher sur la route dans le sens de la circulation	5	140
Marcher sur la route dans le sens contraire de la circulation	3	53
Sur le trottoir ou l'accotement	14	350
Jouer ou travailler sur la route	0	72
Venir de l'arrière d'un véhicule ou d'un objet stationné	1	117
Courir sur la route	3	380
Monter dans un autobus ou en descendre*	0	4
Monter dans un véhicule ou en descendre*	0	53
Pousser un véhicule ou y travailler	0	14
Autre	20	513
Inconnu	0	0
Total	**104**	**4 505**

* Année civile

2B. CONTEXTE

Tableau 2.15 Catégorie de personnes tuées et blessées entre 1988 et 2004

Année	Population ontarienne (Est.)**	Conducteurs		Passagers*		Piétons		Tous les autres		N^bre de pers. tuées dans toutes les catégories		N^bre de pers. blessées dans toutes les catégorie	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Nombre	Taux par 100 000	Nombre	Taux par 100 000
1988	9 439 600	563	63 339	350	39 157	186	6 344	138	9 318	1 237	13,1	118 158	1 251,7
1989	9 598 600	627	66 334	369	39 950	161	6 187	129	8 181	1 286	13,4	120 652	1 257,0
1990	9 743 300	540	55 073	321	33 606	154	5 839	105	7 057	1 120	11,5	101 575	1 042,5
1991	10 084 900	542	48 021	298	30 230	157	5 352	105	6 916	1 102	10,9	90 519	897,6
1992	10 098 600	548	49 259	317	30 567	140	5 177	85	6 022	1 090	10,8	91 025	901,4
1993	10 813 200	595	49 628	296	30 584	146	5 181	98	5 756	1 135	10,5	91 149	842,9
1994	10 927 800	508	49 632	273	29 570	127	5 344	91	5 484	999	9,1	90 030	823,9
1995	11 100 000	527	49 916	276	29 440	126	5 261	70	4 955	999	9,0	89 572	807,0
1996	11 320 456	459	49 614	270	28 997	144	5 336	55	4 458	928	8,2	88 405	780,9
1997	11 500 329	474	47 861	224	27 915	133	5 154	68	4 597	899	7,8	85 527	743,7
1998	11 675 497	437	47 088	222	26 422	121	4 978	74	4 704	854	7,3	83 192	712,5
1999	11 513 700	452	47 943	221	26 774	132	4 894	63	4 451	868	7,5	84 062	730,1
2000	11 695 110	437	48 068	243	27 206	112	5 190	57	4 544	849	7,3	85 009	726,9
2001	11 966 960	430	45 758	224	26 510	119	5 063	72	4 451	845	7,1	81 782	683,4
2002	12 027 900	450	47 909	227	26 742	131	4 990	65	4 551	873	7,3	84 192	700,0
2003	12 293 700	425	44 212	216	24 563	120	4 758	70	4 346	831	6,8	77 879	633,5
2004	12 407 300	433	41 608	191	22 396	104	4 505	71	4 499	799	6,4	73 008	588,4

* À l'exclusion des passagers de moto, qui sont compris dans « Tous les autres ».

** Source : Statistique Canada.

Tableau 2.16 | Sexe des conducteurs par groupe d'âge en 2004

Sexe du conducteur	Groupes d'âge							
	16–19	20–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65+	Total
Homme	241 088	377 367	804 279	1 003 101	884 926	617 902	627 066	4 555 729
Femme	212 069	342 494	763 067	926 317	813 424	539 922	502 575	4 099 868
Total	**453 157**	**719 861**	**1 567 346**	**1 929 418**	**1 698 350**	**1 157 824**	**1 129 641**	**8 655 597**

Tableau 2.17 | Conducteurs par groupe d'âge entre 1988 et 2004

Année	Groupes d'âge							
	16–19	20–24	25–34	35–44	45–54	55–64	65+	**Total**
1988	310 764	643 691	1 588 516	1 353 841	898 103	714 266	608 931	**6 118 112**
1989	323 109	631 470	1 634 187	1 409 053	931 991	720 788	639 826	**6 290 424**
1990	322 542	629 478	1 666 474	1 467 699	964 925	728 380	669 385	**6 448 883**
1991	319 584	627 931	1 673 502	1 501 765	1 018 365	736 652	696 432	**6 574 231**
1992	314 685	623 707	1 665 433	1 528 726	1 082 883	745 759	727 568	**6 688 761**
1993	326 389	621 934	1 655 573	1 566 083	1 136 365	758 840	758 244	**6 823 428**
1994	358 817	622 704	1 645 962	1 611 972	1 190 442	770 882	783 181	**6 983 960**
1995	360 847	614 094	1 621 989	1 659 749	1 240 072	782 871	806 396	**7 086 018**
1996	361 571	612 060	1 608 567	1 717 050	1 297 289	805 486	856 144	**7 258 167**
1997	394 512	624 532	1 611 708	1 789 110	1 360 555	837 606	919 584	**7 537 607**
1998	412 589	634 053	1 593 744	1 845 474	1 415 258	872 426	954 212	**7 727 756**
1999	426 643	642 808	1 576 673	1 895 323	1 475 588	907 235	994 044	**7 918 314**
2000	438 170	659 331	1 582 207	1 935 150	1 540 499	939 838	1 026 179	**8 121 374**
2001	449 853	671 424	1 580 758	1 946 713	1 577 920	990 745	1 049 203	**8 266 616**
2002	458 627	686 561	1 580 837	1 945 944	1 612 219	1 053 877	1 075 439	**8 413 504**
2003	457 049	704 720	1 575 345	1 940 896	1 653 604	1 105 726	1 104 215	**8 541 555**
2004	453 157	719 861	1 567 346	1 929 418	1 698 350	1 157 824	1 129 641	**8 655 597**

Tableau 2.18 | Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2004

Catégorie de permis	Sexe du conducteur Homme	[%]	Femme	[%]	Total	[%]
A	97 905	2,15	2 108	0,05	100 013	1,16
AB	4 644	0,10	632	0,02	5 276	0,06
ABM	2 620	0,06	141	0,00	2 761	0,03
ABM1	7	0,00	0	0,00	7	0,00
ABM2	129	0,00	31	0,00	160	0,00
AC	23 344	0,51	842	0,02	24 186	0,28
ACM	9 603	0,21	148	0,00	9 751	0,11
ACM1	49	0,00	2	0,00	51	0,00
ACM2	881	0,02	33	0,00	914	0,01
AM	29 256	0,64	206	0,01	29 462	0,34
AM1	163	0,00	2	0,00	165	0,00
AM2	2 795	0,06	65	0,00	2 860	0,03
B	16 977	0,37	17 125	0,42	34 102	0,39
BM	4 589	0,10	916	0,02	5 505	0,06
BM1	13	0,00	16	0,00	29	0,00
BM2	316	0,01	223	0,01	539	0,01
C	6 432	0,14	740	0,02	7 172	0,08
CM	1 688	0,04	59	0,00	1 747	0,02
CM1	11	0,00	1	0,00	12	0,00
CM2	173	0,00	17	0,00	190	0,00
D	223 004	4,90	19 658	0,48	242 662	2,80
DE	105	0,00	24	0,00	129	0,00
DEM	27	0,00	1	0,00	28	0,00
DEM1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
DEM2	1	0,00	0	0,00	1	0,00
DF	2 093	0,05	123	0,00	2 216	0,03
DFM	888	0,02	21	0,00	909	0,01
DFM1	6	0,00	0	0,00	6	0,00
DFM2	104	0,00	10	0,00	114	0,00
DM	59 031	1,30	1 367	0,03	60 398	0,70
DM1	194	0,00	11	0,00	205	0,00
DM2	3 545	0,08	217	0,01	3 762	0,04
E	1 352	0,03	2 088	0,05	3 440	0,04
EM	165	0,00	47	0,00	212	0,00

Suite à la page suivante

Tableau 2.18 suite | *Catégorie de permis de conduire selon le sexe en 2004*

Catégorie de permis	Sexe du conducteur Homme	[%]	Femme	[%]	Total	[%]
EM1	0	0,00	0	0,00	0	0,00
EM2	13	0,00	8	0,00	21	0,00
F	7 010	0,15	5 568	0,14	12 578	0,15
FM	1 419	0,03	230	0,01	1 649	0,02
FM1	6	0,00	6	0,00	12	0,00
FM2	227	0,00	101	0,00	328	0,00
G	3 122 307	68,54	3 353 071	81,78	6 475 378	74,81
G1	216 391	4,75	298 113	7,27	514 504	5,94
G1M	44	0,00	8	0,00	52	0,00
G1M1	171	0,00	19	0,00	190	0,00
G1M2	835	0,02	156	0,00	991	0,01
G2	332 858	7,31	328 544	8,01	661 402	7,64
G2M	321	0,01	53	0,00	374	0,00
G2M1	187	0,00	25	0,00	212	0,00
G2M2	3 105	0,07	373	0,01	3 478	0,04
GM	332 916	7,31	53 855	1,31	386 771	4,47
GM1	2 117	0,05	501	0,01	2 618	0,03
GM2	41 987	0,92	11 994	0,29	53 981	0,62
M	899	0,02	172	0,00	1 071	0,01
M1	262	0,01	61	0,00	323	0,00
M2	544	0,01	136	0,00	680	0,01
Autre	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Total	**4 555 729**	**100,00**	**4 099 868**	**100,00**	**8 655 597**	**100,00**

Tableau 2.19 | Conducteurs avec permis, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931–2004

Année	Conducteurs avec permis	Total des collisions	Personnes tuées	Personnes blessées
1931	666 266	9 241	571	8 494
1932	648 710	9 171	502	8 231
1933	638 710	8 634	403	7 877
1934	665 743	9 645	512	8 990
1935	707 457	10 648	560	9 839
1936	755 765	11 388	546	10 251
1937	802 765	13 906	766	12 092
1938	866 729	13 715	640	11 683
1939	899 572	13 710	652	11 638
1940	937 551	16 921	716	13 715
1941	986 773	18 167	801	14 275
1942	961 883	13 490	567	10 205
1943	919 457	11 025	549	8 628
1944	905 650	11 004	498	8 373
1945	971 852	13 458	598	9 804
1946	1 087 445	17 356	688	12 228
1947	1 144 291	22 293	734	13 056
1948	1 209 408	27 406	740	14 970
1949	1 278 584	34 472	830	17 469
1950	1 366 388	43 681	791	19 940
1951	1 461 538	54 920	949	22 557
1952	1 556 559	58 515	1 010	23 643
1953	1 656 259	65 866	1 082	24 353
1954	1 747 567	62 509	1 045	24 607
1955	1 856 845	63 219	1 111	26 246
1956	1 967 789	71 399	1 180	28 626
1957	2 088 551	76 302	1 279	30 414
1958	2 176 417	76 884	1 112	30 106
1959	2 270 246	81 518	1 187	31 602
1960	2 355 567	87 186	1 166	34 436
1961	2 414 615	85 577	1 268	37 146
1962	2 469 425	94 231	1 383	41 766
1963	2 555 015	104 919	1 421	47 801
1964	2 694 023	111 232	1 424	54 560
1965	2 739 138	128 462	1 611	60 917
1966	2 821 648	139 781	1 596	65 210
1967	3 004 654	145 008	1 719	67 280
1968	3 128 509	155 127	1 586	71 520

Suite à la page suivante

Tableau 2.19 suite *Conducteurs avec permis, total des collisions, personnes tuées ou blessées, 1931–2004*

Année	Conducteurs avec permis	Total des collisions	Personnes tuées	Personnes blessées
1969	3 247 979	169 395	1 683	74 902
1970	3 422 892	141 609	1 535	75 126
1971	3 563 197	158 831	1 769	84 650
1972	3 688 541	189 494	1 934	95 181
1973	3 841 628	193 021	1 959	97 790
1974	3 972 980	204 271	1 748	98 673
1975	4 160 623	213 689	1 800	97 034
1976	4 315 925	211 865	1 511	83 736
1977	4 562 903	218 567	1 420	95 664
1978	4 725 546	186 363	1 450	94 979
1979	4 858 351	197 196	1 560	101 321
1980	4 993 531	196 501	1 508	101 367
1981	5 123 177	198 372	1 445	100 321
1982	5 247 198	187 943	1 138	92 815
1983	5 380 259	181 999	1 204	91 706
1984	5 513 911	194 782	1 132	97 230
1985	5 660 422	189 750	1 191	109 169
1986	5 817 799	187 286	1 102	108 839
1987	5 978 105	203 431	1 229	121 089
1988	6 118 112	228 398	1 237	118 158
1989	6 290 424	247 038	1 286	120 652
1990	6 448 883	220 188	1 120	101 575
1991	6 574 231	213 669	1 102	90 519
1992	6 688 761	224 249	1 090	91 025
1993	6 823 428	228 834	1 135	91 149
1994*	6 983 960	226 996	999	90 030
1995	7 086 018	219 085	999	89 572
1996	7 258 167	215 024	929	88 445
1997	7 537 607	221 500	899	85 527
1998	7 727 756	213 356	854	83 192
1999	7 918 314	221 962	868	84 062
2000	8 121 374	240 630	849	85 009
2001	8 266 616	234 004	845	81 782
2002	8 413 504	244 642	873	84 192
2003	8 541 555	246 463	831	77 879
2004	8 655 597	231 548	799	73 008

* Le système de délivrance graduelle des permis de conduire est entré en vigueur le 1er avril 1994. Pour de plus amples renseignements sur ce système, veuillez consulter l'annexe.

Tableau 2.20 | Groupes d'âge des conducteurs – titulaires de permis, nombre et pourcentage de conducteurs impliqués dans une collision en 2004

Âge du conducteur	Conducteurs avec permis			Conducteurs impliqués dans des collisions*			% des conducteurs de chaque groupe d'âge impliqués dans des collisions		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Moins de 16 ans	0	0	0	153	50	203	0	0	0
16	45 108	38 979	84 087	1 140	675	1 815	2,53	1,73	2,16
17	58 190	50 932	109 122	4 796	3 060	7 856	8,24	6,01	7,20
18	66 513	58 371	124 884	5 687	3 413	9 100	8,55	5,85	7,29
19	71 277	63 787	135 064	5 992	3 406	9 398	8,41	5,34	6,96
20	74 725	66 872	141 597	5 771	3 410	9 181	7,72	5,10	6,48
21–24	302 642	275 622	578 264	21 843	13 222	35 065	7,22	4,80	6,06
25–34	804 279	763 067	1 567 346	51 561	29 097	80 658	6,41	3,81	5,15
35–44	1 003 101	926 317	1 929 418	57 853	33 276	91 129	5,77	3,59	4,72
45–54	884 926	813 424	1 698 350	45 125	24 408	69 533	5,10	3,00	4,09
55–64	617 902	539 922	1 157 824	27 028	12 837	39 865	4,37	2,38	3,44
65–74	382 780	306 112	688 892	12 711	5 996	18 707	3,32	1,96	2,72
75 et plus	244 286	196 463	440 749	7 178	3 919	11 097	2,94	1,99	2,52
Inconnu	0	0	0	38 263	0	38 263	0	0	0
Total	**4 555 729**	**4 099 868**	**8 655 597**	**285 101**	**136 769**	**421 870**	**100,00**	**100,00**	**100,00**

* Ce tableau comprend les collisions avec des véhicules stationnés et exclut les conducteurs de certains véhicules non motorisés, c.-à-d. cyclistes, motoneigistes, etc.

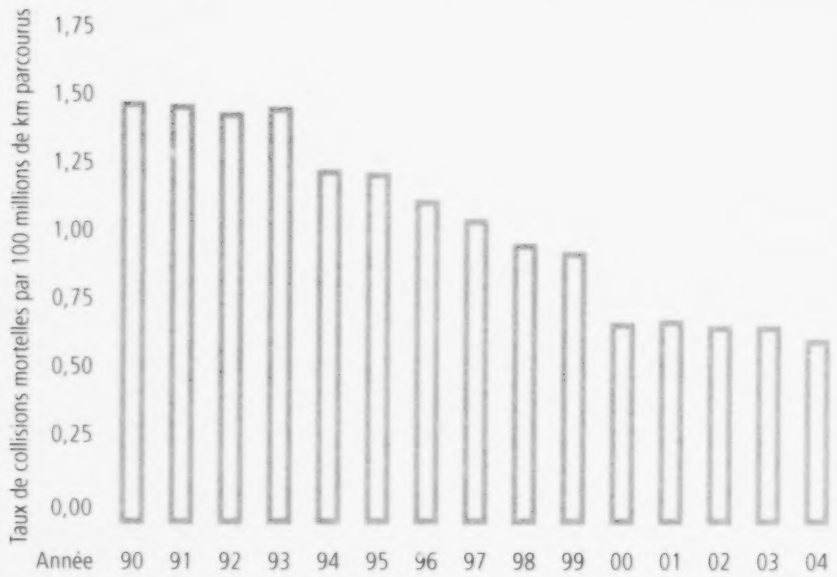
909
paramedics
EMS 9-1-1
O.P.P.
Ambulance

LES COLLISIONS

Cette section illustre les types de collisions qui surviennent en Ontario. Pour prévenir les collisions de véhicules automobiles, nous devons comprendre le contexte dans lequel ces collisions ont lieu comme l'heure de la collision, le jour de la semaine, le mois de l'année et le type de collision, l'endroit ou les facteurs environnementaux. L'identification de ces facteurs contributifs est une étape importante pour réduire la fréquence des collisions sur les routes de l'Ontario.

Le nombre de collisions mortelles, de blessures et de dommages aux biens a diminué en 2004 par rapport aux années précédentes. En 2004, le taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourues en Ontario était le taux le plus bas enregistré au cours des 15 dernières années.

Figure 3 | Taux de collisions mortelles par 100 millions de kilomètres parcourus en Ontario, 1990 à 2004



3A. TYPES DE COLLISIONS

Tableau 3.1 Catégories de collisions, 1988–2004

	Catégorie de collision			**Total**
Année	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
1988	1 076	76 724	150 598	**228 398**
1989	1 106	77 852	168 080	**247 038**
1990	959	65 912	153 317	**220 188**
1991	956	59 242	153 471	**213 669**
1992	942	58 889	164 418	**224 249**
1993	987	58 932	168 915	**228 834**
1994	875	58 525	167 596	**226 996**
1995	860	58 273	159 952	**219 085**
1996	816	57 791	156 417	**215 024**
1997	807	56 121	164 572	**221 500**
1998	768	55 441	157 147	**213 356**
1999	763	55 764	165 435	**221 962**
2000	737	57 279	182 614	**240 630**
2001	733	54 479	178 792	**234 004**
2002	770	56 516	187 356	**244 642**
2003	754	52 757	192 952	**246 463**
2004	718	49 948	180 882	**231 548**

Tableau 3.2 Taux de collisions par un million de kilomètres de parcourus 1988–2004*

Année	Taux de collision
1988	3,2
1989	3,2
1990	3,0
1991	2,9
1992	3,1
1993	3,0
1994	2,9
1995	2,8
1996	2,7
1997	2,7
1998	2,5
1999	2,5
2000	2,0
2001	2,0
2002	2,0
2003	2,1
2004	1,9

* Depuis 2000, les taux de collisions sont calculés d'après les prévisions par Statistique Canada du nombre de véhicules-kilomètres parcourus.

Tableau 3.3 | Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2004*

Véhicules automobiles dans des collisions impliquant des	Catégorie de collision			
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Objets mobiles :				
Autre véhicule automobile	727	73 130	261 853	335 710
Véhicule non surveillé	6	555	13 472	14 033
Piéton	102	4 131	201	4 434
Cycliste	19	2 701	544	3 264
Train	11	19	29	59
Tramway	0	39	245	284
Tracteur agricole	3	28	95	126
Animal domestique	0	60	607	667
Animal sauvage	8	556	13 112	13 676
Autres objets mobiles	0	33	162	195
Total partiel	876	81 252	290 320	372 448
Objets fixes :				
Glissière de câbles	0	66	306	372
Glissière de béton	1	322	914	1 237
Glissière d'acier	2	190	852	1 044
Poteau (services publics)	6	327	1 323	1 656
Poteau (signal./stationnement)	1	118	765	884
Clôture/ouvrage antibruit	2	24	194	220
Ponceau	0	12	31	43
Appui de pont	0	18	118	136
Paroi de rocher	1	17	31	49
Amoncellement de neige ou poudrerie	0	58	293	351
Fossé	8	285	766	1 059
Bordure	17	431	1 481	1 929
Amortisseur d'impact	1	25	36	62
Édifice ou mur	0	26	158	184
Cours d'eau	0	3	7	10
Indicateur de construction	0	12	47	59
Arbre, arbustre ou souche	6	80	392	478
Autre objet fixe	6	250	1 560	1 816
Total partiel	51	2 264	9 274	11 589

* Le tableau 3.3 reflète le nombre de véhicules automobiles impliqués dans des collisions selon l'impact initial.

Tableau 3.3 *suite* | *Véhicules automobiles impliqués dans une collision, selon l'impact initial, en 2004

Véhicules automobiles dans des collisions impliquant des	Catégorie de collision Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Autres événements :				
Dérapage hors-route	141	3 477	8 022	11 640
Glissement	146	5 362	17 467	22 975
Tête-à-queue	0	34	119	153
Déversement accidentel	0	7	61	68
Feu/explosion	0	11	202	213
Submersion	0	0	6	6
Capotage	5	214	329	548
Débris sur la route	1	105	899	1 005
Débris d'un véhicule	6	97	1 175	1 278
Autre non-collision	15	1 397	3 616	5 028
Total partiel	314	10 704	31 896	42 914
Total	**1 241**	**94 220**	**331 490**	**426 951**

* Le tableau 3.3 reflète le nombre de véhicules automobiles impliqués dans des collisions selon l'impact initial.

Tableau 3.4 | Type d'impact initial selon la catégorie de collision en 2004

Type d'impact initial	Catégorie de collision Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
En approchant	111	1 526	2 417	4 054
En angle	83	6 745	16 419	23 247
De l'arrière	40	13 450	46 861	60 351
Heurt latéral	54	3 307	21 530	24 891
Mouvement de virage	56	9 259	30 600	39 915
Avec véhicule non surveillé	6	588	13 634	14 228
Véhicule automobile seul	364	14 974	47 078	62 416
Autre	4	99	2 343	2 446
Inconnu	0	0	0	0
Total	**718**	**49 948**	**180 882**	**231 548**

Tableau 3.5 | Mois où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2004

Mois de l'occurrence	Catégorie de collision: Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Janvier	48	6,7	5 346	10,7	24 617	13,6	30 011	13,0
Février	50	7,0	3 309	6,6	14 202	7,9	17 561	7,6
Mars	44	6,1	3 367	6,7	12 296	6,8	15 707	6,8
Avril	48	6,7	3 334	6,7	11 787	6,5	15 169	6,6
Mai	55	7,7	4 005	8,0	12 809	7,1	16 869	7,3
Juin	57	7,9	4 331	8,7	13 732	7,6	18 120	7,8
Juillet	71	9,9	4 395	8,8	12 903	7,1	17 369	7,5
Août	77	10,7	4 326	8,7	12 400	6,9	16 803	7,3
Septembre	67	9,3	4 294	8,6	12 645	7,0	17 006	7,3
Octobre	73	10,2	4 393	8,8	15 258	8,4	19 724	8,5
Novembre	64	8,9	4 131	8,3	16 715	9,2	20 910	9,0
Décembre	64	8,9	4 717	9,4	21 518	11,9	26 299	11,4
Total	**718**	**100,0**	**49 948**	**100,0**	**180 882**	**100,0**	**231 548**	**100,0**

Tableau 3.6 | Jour où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2004

Jour de l'occurrence	Catégorie de collision: Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Lundi	70	9,7	6 788	13,6	25 084	13,9	31 942	13,8
Mardi	101	14,1	7 257	14,5	26 045	14,4	33 403	14,4
Mercredi	89	12,4	7 267	14,5	26 834	14,8	34 190	14,8
Jeudi	95	13,2	7 322	14,7	28 061	15,5	35 478	15,3
Vendredi	117	16,3	8 540	17,1	31 456	17,4	40 113	17,3
Samedi	131	18,2	6 984	14,0	24 033	13,3	31 148	13,5
Dimanche	115	16,0	5 790	11,6	19 369	10,7	25 274	10,9
Total	**718**	**100,0**	**49 948**	**100,0**	**180 882**	**100,0**	**231 548**	**100,0**

Tableau 3.7 Heure où la collision est survenue selon la catégorie de collision en 2004

Heure où la collision a eu lieu	Catégorie de collision							
	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Minuit à 1 h	24	3,3	682	1,4	2 630	1,5	3 336	1,4
1 h à 2 h	26	3,6	642	1,3	2 513	1,4	3 181	1,4
2 h à 3 h	18	2,5	662	1,3	2 430	1,3	3 110	1,3
3 h à 4 h	20	2,8	530	1,1	2 060	1,1	2 610	1,1
4 h à 5 h	11	1,5	414	0,8	1 648	0,9	2 073	0,9
5 h à 6 h	10	1,4	455	0,9	2 266	1,3	2 731	1,2
Total partiel	109	15,2	3 385	6,8	13 547	7,5	17 041	7,4
6 h à 7 h	31	4,3	1 164	2,3	4 650	2,6	5 845	2,5
7 h à 8 h	31	4,3	1 825	3,7	7 442	4,1	9 298	4,0
8 h à 9 h	22	3,1	2 944	5,9	11 498	6,4	14 464	6,2
9 h à 10 h	28	3,9	2 235	4,5	8 837	4,9	11 100	4,8
10 h à 11 h	27	3,8	2 297	4,6	8 552	4,7	10 876	4,7
11 h à midi	31	4,3	2 650	5,3	9 617	5,3	12 298	5,3
Total partiel	170	23,7	13 115	26,3	50 596	28,0	63 881	27,6
midi à 13 h	28	3,9	3 162	6,3	10 643	5,9	13 833	6,0
13 h à 14 h	29	4,0	3 091	6,2	10 331	5,7	13 451	5,8
14 h à 15 h	49	6,8	3 386	6,8	11 335	6,3	14 770	6,4
15 h à 16 h	39	5,4	3 991	8,0	13 793	7,6	17 823	7,7
16 h à 17 h	43	6,0	4 088	8,2	13 944	7,7	18 075	7,8
17 h à 18 h	49	6,8	4 008	8,0	14 086	7,8	18 143	7,8
Total partiel	237	33,0	21 726	43,5	74 132	41,0	96 095	41,5
18 h à 19 h	44	6,1	3 219	6,4	11 211	6,2	14 474	6,3
19 h à 20 h	38	5,3	2 352	4,7	8 324	4,6	10 714	4,6
20 h à 21 h	23	3,2	1 848	3,7	6 156	3,4	8 027	3,5
21 h à 22 h	31	4,3	1 636	3,3	6 065	3,4	7 732	3,3
22 h à 23 h	33	4,6	1 307	2,6	5 008	2,8	6 348	2,7
23 h à minuit	29	4,0	1 040	2,1	4 006	2,2	5 075	2,2
Total partiel	198	27,6	11 402	22,8	40 770	22,5	52 370	22,6
Inconnu	4	0,6	320	0,6	1 837	1,0	2 161	0,9
Total	**718**	**100,0**	**49 948**	**100,0**	**180 882**	**100,0**	**231 548**	**100,0**

Tableau 3.8 | Personnes tuées ou blessées lors d'une collision mortelle survenue un jour férié ou une longue fin de semaine en 2004

Jour férié*	Nombre de collisions mortelles	Conducteurs tués	Conducteurs blessés	Passagers tués	Passagers blessés	Autres tués	Autres blessés	**Total tués**	**Total blessés**
Week-end de Pâques	9	4	3	3	2	2	0	**9**	**5**
Fête de la Reine	2	2	1	1	5	0	0	**3**	**6**
Jour du Canada	8	7	4	2	5	0	0	**9**	**9**
Jour férié provincial	7	4	4	2	4	1	0	**7**	**8**
Fête du Travail	7	5	1	2	1	1	0	**8**	**2**
Action de grâces	11	9	4	4	8	0	0	**13**	**12**
Noël/Lendemain de Noël	9	2	10	6	6	1	0	**9**	**16**

* La durée peut varier selon l'année civile en question.

Tableau 3.9 | Luminosité, par catégorie de collision en 2004

Conditions de luminosité	Catégorie de collision: Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Jour	412	57,4	36 274	72,6	124 507	68,8	161 193	69,6
Aurore	13	1,8	711	1,4	3 369	1,9	4 093	1,8
Crépuscule	26	3,6	1 531	3,1	6 033	3,3	7 590	3,3
Nuit	264	36,8	11 412	22,8	46 734	25,8	58 410	25,2
Autre	3	0,4	20	0,0	239	0,1	262	0,1
Total	**718**	**100,0**	**49 948**	**100,0**	**180 882**	**100,0**	**231 548**	**100,0**

Tableau 3.10 | Visibilité, par catégorie de collision en 2004

Visibilité	Catégorie de collision: Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Temps dégagé	554	77,2	38 800	77,7	134 501	74,4	173 855	75,1
Pluie	73	10,2	5 755	11,5	20 297	11,2	26 125	11,3
Neige	44	6,1	3 873	7,8	19 404	10,7	23 321	10,1
Pluie verglaçante	10	1,4	361	0,7	1 733	1,0	2 104	0,9
Poudrerie	8	1,1	399	0,8	1 825	1,0	2 232	1,0
Vent violent	5	0,7	157	0,3	606	0,3	768	0,3
Brouillard, brume, fumée ou poussière	20	2,8	448	0,9	1 773	1,0	2 241	1,0
Autre	4	0,6	155	0,3	743	0,4	902	0,4
Total	**718**	**100,0**	**49 948**	**100,0**	**180 882**	**100,0**	**231 548**	**100,0**

Tableau 3.11 Autorité responsable des routes, par catégorie de collision en 2004

Autorité responsable des routes	Catégorie de collision			Total
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	
Municipalité (sauf chemins de canton)	237	30 815	108 251	139 303
Route provinciale	218	8 477	31 811	40 506
Canton	45	1 636	6 463	8 144
Comté ou district	115	2 703	11 111	13 929
Municipalité régionale	99	6 218	22 878	29 195
Gouvernement fédéral	3	81	279	363
Autre	1	18	89	108
Total	**718**	**49 948**	**180 882**	**231 548**

Tableau 3.12 | Autorité responsable des routes, pour toutes les collisions, 1995–2004

Autorité responsable des routes*	Année										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	**Total**
Municipalité	114 848	112 980	123 423	123 112	126 063	136 499	143 951	149 533	149 310	139 303	**1 319 022**
Provincial	46 365	46 867	41 947	33 590	37 139	38 366	36 511	39 579	42 518	40 506	**403 388**
Canton	9 774	9 236	9 557	8 696	8 672	9 844	8 678	9 602	9 146	8 144	**91 349**
Comté ou district	8 815	8 381	9 574	11 114	11 217	12 847	12 692	13 773	14 200	13 929	**116 542**
Municipalité régionale	38 279	36 738	36 341	36 295	38 360	42 464	31 659	31 628	30 731	29 195	**351 690**
Gouvernement fédéral	753	662	504	392	400	439	354	425	423	363	**4 715**
Autre	251	160	154	157	111	171	159	102	135	108	**1 508**
Total	**219 085**	**215 024**	**221 500**	**213 356**	**221 962**	**240 630**	**234 004**	**244 642**	**246 463**	**231 548**	**2 288 214**

* Les collisions peuvent ne pas être comparables d'une année à l'autre à cause du transfert de routes d'une autorité à l'autre.

Tableau 3.13 Endroit où les collisions sont survenues, par catégorie de collision en 2004

	Catégorie de collision							
Endroit	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Non-intersection	452	63,0	19 046	38,1	81 319	45,0	100 817	43,5
Près d'une intersection	66	9,2	12 434	24,9	42 854	23,7	55 354	23,9
À une intersection	118	16,4	12 939	25,9	31 897	17,6	44 954	19,4
À/près d'une entrée privée	62	8,6	5 123	10,3	22 962	12,7	28 147	12,2
Traverse ferroviaire	9	1,3	81	0,2	351	0,2	441	0,2
Passage inf./tunnel	2	0,3	50	0,1	180	0,1	232	0,1
Passage sup./pont	8	1,1	219	0,4	987	0,5	1 214	0,5
Autre	1	0,1	56	0,1	332	0,2	389	0,2
Total	**718**	**100,0**	**49 948**	**100,0**	**180 882**	**100,0**	**231 548**	**100,0**

Tableau 3.14 État de la chaussée, par catégorie de collision en 2004

	Catégorie de collision							
État de la chaussée	Collisions mortelles	%	Lésions corporelles	%	Dommages matériels	%	Total	%
Sèche	483	67,3	33 418	66,9	110 904	61,3	144 805	62,5
Humide	130	18,1	9 747	19,5	35 631	19,7	45 508	19,7
Neige folle	35	4,9	2 105	4,2	10 823	6,0	12 963	5,6
Neige fondante	12	1,7	1 107	2,2	5 376	3,0	6 495	2,8
Neige tassée	18	2,5	1 193	2,4	7 063	3,9	8 274	3,6
Glace	24	3,3	1 992	4,0	9 533	5,3	11 549	5,0
Boue	1	0,1	14	0,0	66	0,0	81	0,0
Sable ou gravier lâche	7	1,0	238	0,5	680	0,4	925	0,4
Liquide déversé	0	0,0	21	0,0	37	0,0	58	0,0
Autre	8	1,1	113	0,2	769	0,4	890	0,4
Total	**718**	**100,0**	**49 948**	**100,0**	**180 882**	**100,0**	**231 548**	**100,0**

LIEUX DES COLLISIONS

Cette section indique le lieu des collisions en Ontario et fournit le détail des diverses catégories de collisions par municipalité. Le lieu des collisions donne l'information essentielle au MTO et aux administrations routières locales sur la sécurité des routes et autoroutes de l'Ontario. En comparant le nombre de collisions et de blessures au cours des années au sein de certaines municipalités, nous pouvons mieux déterminer les zones où les tendances en matière de sécurité routière changent avec le temps. Ces données aident le MTO et les administrations locales à établir les priorités de leurs projets d'infrastructure.

Les changements au nom et limites des municipalités en raison de fusions ou d'annexions peuvent signifier que les statistiques qu'on trouve au tableau 4.1 de la présente partie ne sont pas nécessairement comparables d'une année à l'autre. On peut trouver les données sur les taux de décès ou de blessures par personne et le nombre d'habitants par municipalité sur le site Web de Statistique Canada (*www.statscan.ca*).

Tableau 4.1 | Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules

		Catégorie de collision			Personnes		Immatriculation
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	de véhicules automobiles*
ONTARIO	**231 548**	**718**	**49 948**	**180 882**	**799**	**73 008**	**7 942 962**
Blind River T	33	0	5	28	0	5	
Elliot Lake C	58	0	11	47	0	11	
Michipicoten TP	6	0	1	5	0	2	
Sault Ste. Marie C	1 453	3	298	1 152	3	433	
Routes provinciales	580	5	133	442	6	219	
Autres régions	263	1	54	208	1	82	
Algoma	2 393	9	502	1 882	10	752	107 733
Brantford C	1 556	0	322	1 234	0	449	
Routes provinciales	283	1	71	211	1	124	
Autres régions	469	7	122	340	7	183	
Brant	2 308	8	515	1 785	8	756	87 464
Kincardine M	168	0	29	139	0	42	
Routes provinciales	207	1	42	164	1	138	
Autres régions	897	3	196	698	3	291	
Bruce	1 272	4	267	1 001	4	471	62 398

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 suite | *Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules*

	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	de véhicules automobiles*
Cochrane T	58	1	10	47	1	12	
Hearst T	56	0	8	48	0	10	
Kapuskasing T	106	2	21	83	2	27	
Smooth Rock Falls T	3	0	0	3	0	0	
Timmins C	616	0	141	475	0	226	
Routes provinciales	347	3	73	271	5	113	
Autres régions	233	2	49	182	2	69	
Cochrane	1 419	8	302	1 109	10	457	81 607
Amaranth TP	106	0	21	85	0	34	
Melancthon TP	74	2	14	58	2	27	
Mono T	120	0	0	120	0	0	
Mulmur TP	90	1	19	70	1	37	
Orangeville T	319	0	44	275	0	61	
Shelburne T	56	0	10	46	0	11	
Routes provinciales	234	1	59	174	1	106	
Autres régions	404	0	101	303	0	155	
Dufferin	1 403	4	268	1 131	4	431	41 439
Ajax T	840	1	192	647	1	291	
Brock TP	136	3	26	107	3	37	
Oshawa C	2 302	2	484	1 816	2	675	
Pickering C	1 577	5	231	1 341	6	351	
Scugog TP	364	3	69	292	3	119	
Uxbridge TP	337	1	86	250	1	114	
Whitby T	1 365	2	237	1 126	3	340	
Routes provinciales	1 781	11	347	1 423	11	581	
Autres régions	889	5	194	690	5	293	
Durham	9 591	33	1 866	7 692	35	2 801	378 876
Aylmer T	58	0	14	44	0	18	
Bayham M	90	0	17	73	0	23	
Malahide TP	114	4	31	79	4	55	
St. Thomas C	405	2	111	292	2	165	
Routes provinciales	217	2	62	153	3	99	
Autres régions	480	5	83	392	5	127	
Elgin	1 364	13	318	1 033	14	487	68 011

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 *suite* | *Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules*

	Total des collisions	Catégorie de collision			Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
		Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Amherstburg T	243	2	45	196	2	73	
Essex T	217	0	35	182	0	44	
Kingsville T	235	1	67	167	1	112	
Leamington M	456	0	84	372	0	118	
Tecumseh T	314	2	62	250	2	90	
Windsor C	4 941	12	1 003	3 926	13	1 385	
Routes provinciales	291	4	65	222	6	127	
Autres régions	682	6	152	524	6	215	
Essex	7 379	27	1 513	5 839	30	2 164	263 030
Kingston C	1 553	4	326	1 223	4	447	
Routes provinciales	377	3	80	294	3	114	
Autres régions	528	1	121	406	1	174	
Frontenac	2 458	8	527	1 923	8	735	100 992
Chatsworth TP	66	0	12	54	0	18	
Hanover T	96	0	15	81	0	20	
Owen Sound C	353	0	84	269	0	117	
Southgate TP	51	0	15	36	0	25	
West Grey TP	114	0	23	91	0	29	
Routes provinciales	385	2	105	278	2	165	
Autres régions	757	2	167	588	3	234	
Grey	1 822	4	421	1 397	5	608	70 520
Routes provinciales	236	4	72	160	4	103	
Autres régions	1 295	9	274	1 012	9	398	
Haldimand-Norfolk	1 531	13	346	1 172	13	501	91 943
Minden Hills TP	85	0	7	78	0	8	
Dysart Et Al TP	114	0	20	94	0	23	
Routes provinciales	184	0	31	153	0	54	
Autres régions	132	3	26	103	3	32	
Haliburton	515	3	84	428	3	117	19 187
Burlington C	2 393	4	538	1 851	4	733	
Halton Hills T	615	2	158	455	2	233	
Milton T	779	5	180	594	6	264	
Oakville T	2 119	3	415	1 701	3	557	
Routes provinciales	2 329	6	449	1 874	6	670	
Autres régions	61	0	9	52	0	9	
Halton	8 296	20	1 749	6 527	21	2 466	299 031

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 *suite* | *Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules*

	Total des collisions	Catégorie de collision			Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
		Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Hamilton C	8 276	16	1 795	6 465	16	2 665	
Routes provinciales	1 027	8	252	767	11	444	
Autres régions	0	0	0	0	0	0	
Hamilton-Wentworth	9 303	24	2 047	7 232	27	3 109	294 874
Bancroft T	90	0	15	75	0	21	
Belleville C	1 063	0	237	826	0	334	
Deseronto T	10	0	3	7	0	5	
Marmora And Lake M	44	0	6	38	0	7	
Tyendinaga TP	72	1	13	58	1	24	
Routes provinciales	627	8	138	481	8	238	
Autres régions	901	7	188	706	8	282	
Hastings	2 807	16	600	2 191	17	911	108 069
Ashfield-Colborne-Wawanosh TP	51	0	6	45	0	9	
Central Huron M	23	0	7	16	0	10	
Howick TP	51	0	9	42	0	13	
Huron East M	34	1	11	22	1	15	
Morris-Turnberry M	68	3	16	49	3	21	
North Huron TP	21	0	1	20	0	1	
South Huron M	4	0	1	3	0	1	
Routes provinciales	178	2	35	141	3	81	
Autres régions	590	5	122	463	5	201	
Huron	1 020	11	208	801	12	352	48 978
Dryden C	120	1	11	108	2	15	
Ignace TP	1	0	0	1	0	0	
Kenora C	343	0	31	312	0	42	
Red Lake M	22	0	3	19	0	5	
Sioux Lookout T	69	0	10	59	0	21	
Routes provinciales	914	9	134	771	13	191	
Autres régions	160	1	19	140	1	27	
Kenora	1 629	11	208	1 410	16	301	51 424

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 *suite* | ***Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules***

	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Routes provinciales	194	2	60	132	5	115	
Autres régions	1 380	12	365	1 003	14	524	
Kent	1 574	14	425	1 135	19	639	86 327
Brooke-Alvinston M	39	0	3	36	0	3	
Enniskillen TP	84	4	14	66	5	25	
Petrolia T	33	0	5	28	0	5	
Plympton-Wyoming T	98	4	21	73	4	37	
Point Edward V	36	0	8	28	0	9	
Sarnia C	1 009	1	227	781	1	356	
St. Clair TP	1	0	0	1	0	0	
Warwick TP	57	1	9	47	1	18	
Routes provinciales	311	2	71	238	2	99	
Autres régions	330	7	75	248	8	120	
Lambton	1 998	19	433	1 546	21	672	96 849
Carleton Place T	81	0	15	66	0	19	
Montague TP	78	1	12	65	1	17	
Perth T	147	0	24	123	0	31	
Smiths Falls St	247	0	32	215	0	42	
Routes provinciales	217	2	34	181	2	56	
Autres régions	731	1	101	629	1	147	
Lanark	1 501	4	218	1 279	4	312	53 480
Augusta TP	99	1	13	85	1	17	
Brockville C	370	0	67	303	0	99	
Edwardsburgh/Cardinal TP	94	1	7	86	1	9	
Elizabethtown-Kitley TP	177	0	17	160	0	22	
Front Of Yonge TP	24	1	4	19	1	5	
Prescott St	78	0	19	59	0	25	
Routes provinciales	639	6	150	483	7	247	
Autres régions	756	1	124	631	1	190	
Leeds et Grenville	2 237	10	401	1 826	11	614	81 148
Routes provinciales	249	2	70	177	3	110	
Autres régions	503	2	109	392	2	175	
Lennox et Addington	752	4	179	569	5	285	29 875

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 *suite* | *Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules*

	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Routes provinciales	251	1	32	218	1	43	
Autres régions	134	1	27	106	1	39	
Manitoulin	385	2	59	324	2	82	13 282
Adelaide-Metcalfe TP	58	1	11	46	2	15	
Lucan Biddulph TP	51	1	16	34	1	29	
London C	7 080	12	1 462	5 606	13	2 084	
Southwest Middlesex M	29	0	6	23	0	13	
Strathroy-Caradoc TP	227	2	52	173	2	72	
Routes provinciales	483	6	115	362	8	184	
Autres régions	727	10	172	545	12	269	
Middlesex	8 655	32	1 834	6 789	38	2 666	268 592
Bracebridge T	251	1	39	211	1	53	
Gravenhurst T	142	0	29	113	0	31	
Huntsville T	266	1	37	228	1	50	
Lake Of Bays TP	38	1	5	32	1	6	
Muskoka Lakes TP	120	1	18	101	1	27	
Routes provinciales	640	9	117	514	14	177	
Autres régions	98	1	20	77	1	26	
Muskoka	1 555	14	265	1 276	19	370	60 987
Fort Erie T	389	0	94	295	0	136	
Grimsby T	234	0	43	191	0	62	
Lincoln T	248	1	60	187	1	92	
Niagara-On-The-Lake T	232	4	62	166	4	97	
Niagara Falls C	1 784	8	318	1 458	9	455	
Pelham T	199	0	40	159	0	77	
Port Colborne C	170	1	25	144	1	35	
St. Catharines C	2 002	6	378	1 618	6	524	
Thorold C	273	1	52	220	1	79	
Wainfleet TP	70	0	19	51	0	27	
Welland C	667	0	156	511	0	216	
West Lincoln TP	159	3	31	125	3	49	
Routes provinciales	1 405	9	364	1 032	13	563	
Autres régions	132	1	22	109	1	27	
Niagara	7 964	34	1 664	6 266	39	2 439	302 466

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 *suite* | *Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules*

	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	de véhicules automobiles*
East Ferris TP	20	0	5	15	0	5	
Mattawa T	18	0	3	15	0	3	
North Bay C	808	1	143	664	1	186	
Routes provinciales	723	4	159	560	5	268	
Autres régions	198	0	42	156	0	58	
Nipissing	1 767	5	352	1 410	6	520	73 264
Brighton M	113	0	24	89	0	44	
Cobourg T	266	0	59	207	0	78	
Cramahe TP	61	1	18	42	1	32	
Alnwick-Haldimand TP	131	2	31	98	2	45	
Port Hope M	175	0	34	141	0	54	
Routes provinciales	418	3	83	332	4	135	
Autres régions	309	3	60	246	3	84	
Northumberland	1 473	9	309	1 155	10	472	67 333
Ottawa	12 606	24	2 708	9 874	25	3 795	
Routes provinciales	1 483	5	270	1 208	6	384	
Autres régions	0	0	0	0	0	0	
Ottawa	14 089	29	2 978	11 082	31	4 179	462 725
Ingersoll T	120	0	33	87	0	49	
Tillsonburg T	175	0	34	141	0	48	
Woodstock C	496	0	117	379	0	170	
Zorra TP	185	4	45	136	5	84	
Routes provinciales	378	3	89	286	4	118	
Autres régions	463	3	125	335	3	203	
Oxford	1 817	10	443	1 364	12	672	81 517
McDougall TP	10	0	5	5	0	6	
Perry TP	14	0	4	10	0	5	
Routes provinciales	709	5	133	571	5	196	
Autres régions	323	0	69	254	0	97	
Parry Sound	1 056	5	211	840	5	304	49 461

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 *suite* | *Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules*

	Total des collisions	Catégorie de collision: Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Personnes: tuées	blessées	Immatriculation de véhicules automobiles*
Brampton C	6 078	15	903	5 160	15	1 247	
Caledon T	1 147	7	227	913	8	340	
Mississauga C	8 834	8	1 153	7 673	10	1 596	
Routes provinciales	3 458	9	551	2 898	11	893	
Autres régions	522	0	12	510	0	15	
Peel	20 039	39	2 846	17 154	44	4 091	688 341
St. Marys St	49	0	13	36	0	14	
Stratford C	501	0	125	376	0	178	
Routes provinciales	190	4	50	136	4	72	
Autres régions	602	5	121	476	7	197	
Perth	1 342	9	309	1 024	11	461	56 370
Smith-Ennismore-Lakefield TP	275	1	68	206	2	109	
Peterborough C	654	1	383	270	1	551	
Routes provinciales	393	2	106	285	2	181	
Autres régions	650	2	126	522	2	185	
Peterborough	1 972	6	683	1 283	7	1 026	101 271
Casselman V	22	0	1	21	0	3	
East Hawkesbury TP	39	2	10	27	2	16	
Hawkesbury T	207	1	29	177	1	39	
Russell TP	127	1	29	97	1	52	
Routes provinciales	215	1	67	147	1	101	
Autres régions	659	2	167	490	2	248	
Prescott et Russell	1 269	7	303	959	7	459	76 327
Routes provinciales	48	1	7	40	1	13	
Autres régions	444	2	82	360	4	117	
Prince Edward	492	3	89	400	5	130	21 634
Atikokan TP	30	1	6	23	1	12	
Fort Frances T	144	0	15	129	0	24	
Routes provinciales	308	2	38	268	3	60	
Autres régions	61	1	9	51	1	21	
Rainy River	543	4	68	471	5	117	22 180

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 *suite* | *Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules*

	Total des collisions	Catégorie de collision			Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
		Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Arnprior T	87	1	11	75	1	15	
Deep River T	19	0	7	12	0	7	
Horton TP	50	1	12	37	1	18	
Laurentian Valley TP	124	1	26	97	1	44	
Pembroke C	275	0	65	210	0	93	
Petawawa T	125	0	24	101	0	32	
Renfrew T	178	0	32	146	0	43	
Whitewater Region TP	4	0	1	3	0	1	
Routes provinciales	512	6	110	396	6	182	
Autres régions	507	6	86	415	6	113	
Renfrew	1 881	15	374	1 492	15	548	87 853
Barrie C	2 064	2	416	1 646	2	595	
Collingwood T	311	0	40	271	0	48	
Essa TP	260	1	44	215	1	66	
Innisfil T	434	3	104	327	3	157	
Midland T	243	0	46	197	0	63	
Orillia C	560	0	125	435	0	168	
Tiny TP	157	1	32	124	1	47	
Wasaga Beach T	162	0	32	130	0	43	
Routes provinciales	1 919	5	372	1 542	5	593	
Autres régions	2 286	15	489	1 782	15	749	
Simcoe	8 396	27	1 700	6 669	27	2 529	319 486
Cornwall C	901	2	204	695	2	283	
Routes provinciales	394	5	99	290	7	202	
Autres régions	709	4	99	606	4	103	
Stormont Dundas et Glengarry	2 004	11	402	1 591	13	588	86 861
Espanola T	44	1	9	34	1	14	
Grand Sudbury C	2 029	5	545	1 479	5	816	
Routes provinciales	729	12	202	515	13	316	
Autres régions	429	1	114	314	1	157	
Sudbury	3 231	19	870	2 342	20	1 303	163 281

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 suite | *Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules*

	Catégorie de collision				Personnes		Immatriculation
	Total des collisions	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	de véhicules automobiles*
Greenstone M	32	0	5	27	0	10	
Manitouwadge TP	16	0	3	13	0	5	
Marathon T	24	0	1	23	0	1	
Nipigon TP	9	0	0	9	0	0	
Schreiber TP	7	0	1	6	0	2	
Terrace Bay TP	8	0	2	6	0	3	
Thunder Bay C	2 269	2	452	1 815	3	633	
Routes provinciales	1 084	14	241	829	15	383	
Autres régions	185	2	42	141	2	57	
Thunder Bay	3 634	18	747	2 869	20	1 094	135 372
Englehart T	10	0	0	10	0	0	
Haileybury T	0	0	0	0	0	0	
Kirkland Lake T	85	0	12	73	0	18	
New Liskeard T	0	0	0	0	0	0	
Routes provinciales	306	1	66	239	1	106	
Autres régions	231	1	30	200	1	37	
Timiskaming	632	2	108	522	2	161	34 785
Toronto C	45 598	59	12 205	33 334	65	17 509	
Routes provinciales	8 526	10	1 733	6 783	11	2 498	
Autres régions	0	0	0	0	0	0	
Toronto	54 124	69	13 938	40 117	76	20 007	1 141 301
Kawartha Lakes C	1 160	7	247	906	7	378	
Routes provinciales	308	8	67	233	9	149	
Autres régions	15	0	1	14	0	1	
Victoria	1 483	15	315	1 153	16	528	65 896
Cambridge C	2 269	3	510	1 756	4	740	
Kitchener C	3 836	3	852	2 981	3	1 220	
North Dumfries TP	183	1	50	132	1	72	
Waterloo C	1 786	2	365	1 419	2	505	
Wellesley TP	50	0	11	39	0	23	
Wilmot TP	188	2	59	127	2	88	
Woolwich TP	396	4	94	298	4	136	
Routes provinciales	1 132	0	256	876	0	394	
Autres régions	85	0	25	60	0	31	
Waterloo	9 925	15	2 222	7 688	16	3 209	313 219

Suite à la page suivante

Tableau 4.1 *suite* | *Lieux des collisions – catégorie de collision, personnes tuées ou blessées et immatriculation des véhicules*

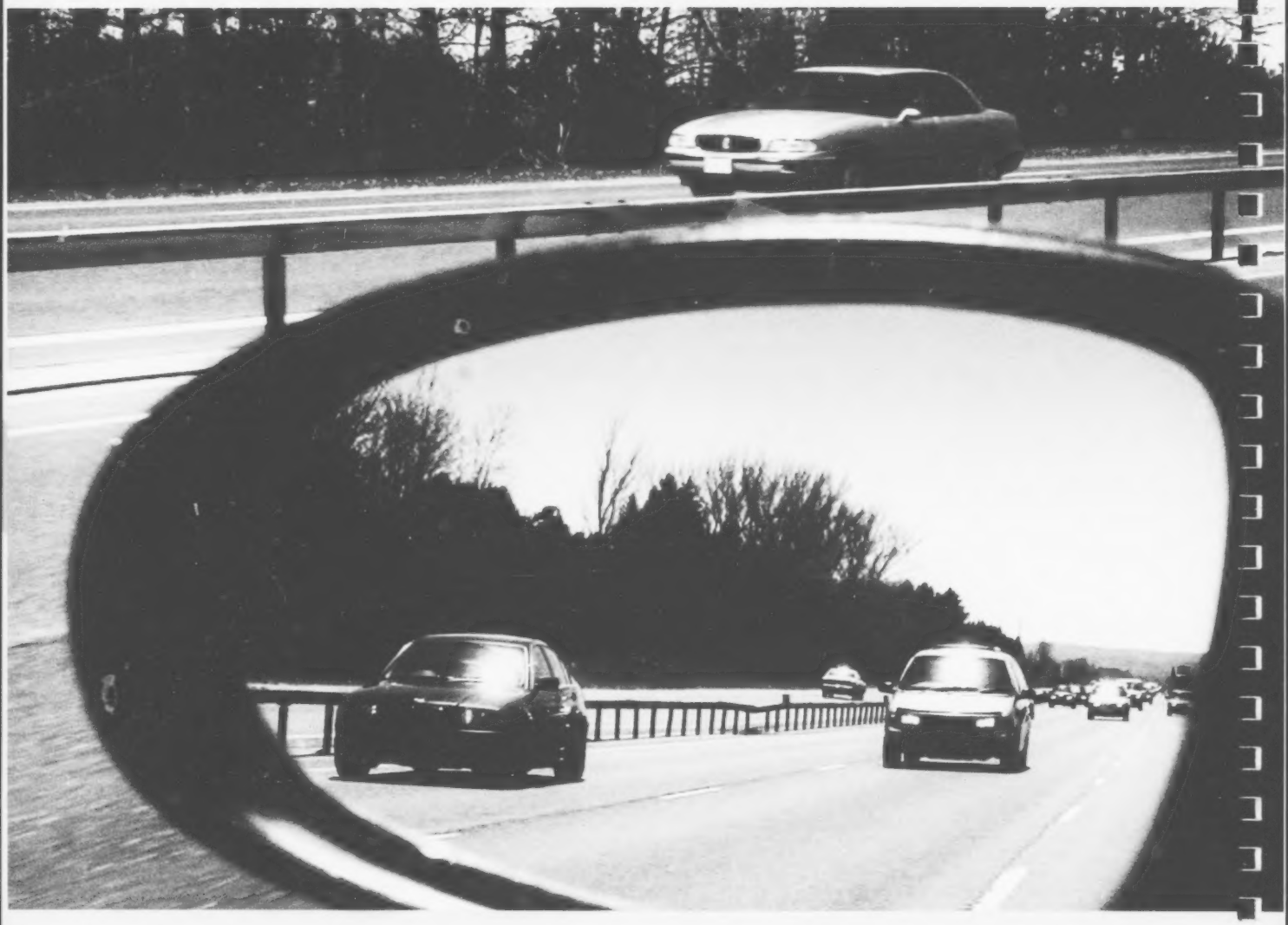
	Total des collisions	Catégorie de collision			Personnes		Immatriculation de véhicules automobiles*
		Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	tuées	blessées	
Erin T	158	1	29	128	1	38	
Guelph C	1 416	3	518	895	3	766	
Minto T	127	0	22	105	0	41	
Routes provinciales	748	3	185	560	3	268	
Autres régions	1 156	4	218	934	5	311	
Wellington	3 605	11	972	2 622	12	1 424	141 957
Aurora T	519	1	72	446	2	103	
Georgina T	396	3	87	306	4	130	
East Gwillimbury T	367	5	89	273	5	125	
King TP	422	3	90	329	3	132	
Markham T	3 081	6	535	2 540	6	777	
Newmarket T	870	0	178	692	0	276	
Richmond Hill T	2 030	3	347	1 680	3	489	
Vaughan C	3 471	11	571	2 889	12	849	
Whitchurch Stouffville TP	263	3	46	214	3	77	
Routes provinciales	1 939	6	432	1 501	6	657	
Autres régions	285	0	43	242	0	73	
York	13 643	41	2 490	11 112	44	3 688	583 946

Légende T = Ville TP = Canton
C = Petite ville M = Municipalité
V = Village

Autres régions Agglomérations avec une population de moins de 1 500 habitants et/ou ayant connu une fusion, une annexion ou un changement de nom après 1992.

* Ce chiffre correspond au parc automobile figurant au tableau 5.5 mais ne comprend pas toutefois 19 272 véhicules qui ne sont pas associés à un comté ou un district de l'Ontario.

Les municipalités qui ont connu une fusion, une annexion ou un changement de nom après 1992 sont comprises dans la rubrique « autres régions ». Le tableau 4.1 ne peut être comparé à celui des années précédentes.



LE VÉHICULE

Cette section porte sur les véhicules impliqués dans une collision en Ontario. Les véhicules de tourisme représentaient environ 75 % de tous les véhicules sur les routes de l'Ontario et près de 70 % de tous les véhicules impliqués dans une collision. En 2004, moins de 1,5 pour 100 des véhicules impliqués dans une collision avaient une défectuosité mécanique apparente.

Figure 5 | Répartition des véhicules par catégorie en Ontario, en 2004

Tableau 5.1 | Véhicules impliqués dans une collision en 2004

	Nombre de véhicules impliqués dans des collisions			
Type de véhicule*	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Automobile	695	66 121	229 550	296 366
Fourgonnette	118	9 756	33 543	43 417
Moto et cyclomoteur	47	1 379	659	2 085
Camionnette	146	7 131	28 862	36 139
Camionnette de livraison	20	1 319	5 044	6 383
Remorqueuse	4	129	458	591
Camion	148	2 927	14 183	17 258
Autobus	9	681	2 403	3 093
Véhicule scolaire	4	219	1 109	1 332
Véhicule tout terrain	0	53	65	118
Motoneige	1	33	37	71
Chasse-neige	0	21	134	155
Véhicule d'urgence	5	421	1 543	1 969
Véhicule agricole	3	56	180	239
Équipement de construction	1	39	225	265
Caravane motorisée	1	19	100	120
Train	12	28	35	75
Tramway	0	92	327	419
Bicyclette	20	2 965	612	3 597
Autre	0	0	1	1
Autre véhicule non motorisé	1	34	104	139
Inconnu	6	797	12 316	13 119
Total	**1 241**	**94 220**	**331 490**	**426 951**

* Les catégories dans ce tableau ne sont pas comparables aux années antérieures à 2001.

Tableau 5.2 État du véhicule par catégorie de collision en 2004

État du véhicule	Catégorie de collision Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Aucune défectuosité apparente	1 179	90 568	297 375	389 122
Freins de service défectueux	5	42	125	172
Direction défecteuse	1	10	20	31
Perforation du pneu/crevaison	1	43	103	147
Insuffisance de la bande de roulement	1	13	20	34
Phares défectueux	0	8	15	23
Défect. d'autres phares/réflecteurs	0	1	9	10
Commandes moteur défectueuses	0	1	16	17
Roues ou suspension défectueuses	0	6	35	41
Vision obscurcie	0	8	20	28
Attelage de remorque défectueux	0	3	2	5
Autres défectuosités	11	563	4 649	5 223
Inconnu	43	2 954	29 101	32 098
Total	**1 241**	**94 220**	**331 490**	**426 951**

Tableau 5.3 | Année modèle des véhicules par catégorie de collision en 2004

Année modèle des véhicules	Catégorie de collision			
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
2005	15	900	3 315	4 230
2004	59	5 220	19 538	24 817
2003	102	7 611	29 566	37 279
2002	79	7 248	27 449	34 776
2001	92	6 603	24 498	31 193
2000	109	7 422	27 468	34 999
1999	84	6 344	22 977	29 405
1998	92	6 226	22 061	28 379
1997	68	5 670	19 851	25 589
1996	70	4 536	15 051	19 657
1995 et années antérieures	433	31 125	99 266	130 824
Inconnue	38	5 315	20 450	25 803
Total	**1 241**	**94 220**	**331 490**	**426 951**

Tableau 5.4 | Véhicules assurés ou non, par catégorie de collision en 2004

Assurance	Catégorie de collision			
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Assuré	1 194	88 300	310 863	400 357
Non assuré	18	789	1 373	2 180
Inconnu	29	5 131	19 254	24 414
Total	**1 241**	**94 220**	**331 490**	**426 951**

Tableau 5.5 Nombre de véhicules par type en 2004

Catégorie de véhicules	Nombre de véhicules
Automobile	6 014 496
Motocyclette	135 028
Cyclomoteur	2 177
Utilitaire*	1 173 586
Autobus	21 623
Autobus scolaire	8 300
Motoneige	321 445
Véhicule tout terrain	232 200
Machine à construire des routes	516
Engins permanents	2 818
Camions de ferme	50 045
Total	**7 962 234**

* Exclut les véhicules immatriculés et en bon état de circulation enregistrés dans la catégorie Prorata – P (57 627 véhicules). Il s'agit de véhicules utilitaires immatriculés en Ontario pour une période donnée de l'année.

Tableau 5.6 | Certains types de véhicules par année modèle en 2004

Catégorie de véhicules	Année modèle											
	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995+	Total
Automobile	159 186	416 195	531 562	509 868	438 279	490 719	395 384	405 433	367 979	284 552	2 015 339	**6 014 496**
Motocyclette	874	9 130	14 328	11 424	10 727	9 971	6 674	4 385	3 559	2 967	60 989	**135 028**
Cyclomoteur	122	133	88	147	464	149	60	11	10	3	990	**2 177**
Utilitaire*	24 441	88 001	93 570	78 341	74 958	90 988	81 705	80 330	66 910	49 776	497 945	**1 226 965**
Autobus	743	2 684	2 203	1 930	2 295	2 601	2 349	1 943	1 526	1 867	9 782	**29 923**
Motoneige	5 314	8 435	9 445	10 974	7 893	10 839	11 668	14 560	13 519	11 626	217 172	**321 445**
Véhicule tout terrain	4 325	21 663	19 652	15 875	18 461	15 036	10 365	7 029	4 980	5 845	108 969	**232 200**
Total	**195 005**	**546 241**	**670 848**	**628 559**	**553 077**	**620 303**	**508 205**	**513 691**	**458 483**	**356 636**	**2 911 186**	**7 962 234**

* À l'exclusion des véhicules immatriculés et en bon état de circulation enregistrés dans la catégorie Prorata – P (57 627 véhicules). Il s'agit de véhicules utilitaires immatriculés en Ontario pour une période donnée de l'année.

Tableau 5.7 Dommages causés aux véhicules en 2004

Dommages	Catégorie de collision Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Aucun	45	8 572	19 161	27 778
Légers	125	24 486	137 512	162 123
Modérés	147	24 698	99 313	124 158
Graves	188	21 021	32 110	53 319
Démolition	678	10 023	5 883	16 584
Inconnu	58	5 420	37 511	42 989
Total	**1 241**	**94 220**	**331 490**	**426 951**

Dommages aux véhicules

Aucun Aucun dommage visible.

Légers Dommages légers ou superficiels. Comprend les rayures, petites bosses, fissures mineures dans la vitre qui n'ont aucune incidence sur la sécurité ou la performance du véhicule.

Modérés Des conditions dangereuses résultent des dommages. Le véhicule doit être réparé de manière à ce que son état soit conforme aux exigences légales. On peut conduire le véhicule pour l'enlever de la route ou le déplacer sur une distance limitée mais il serait dangereux d'agir de la sorte.

Graves On ne peut pas conduire le véhicule sur la route. Il doit être remorqué. Le véhicule serait normalement réparé.

Démolition Le véhicule est endommagé au point où des réparations ne seraient pas possibles.

VÉHICULES PARTICULIERS

Cette section examine les véhicules spécialisés (motocyclettes, autobus scolaires, gros camions, motoneiges, véhicules tout terrain et bicyclettes).

Le ministère surveille continuellement la sécurité des véhicules particuliers.

6A. MOTOCYCLETTES

Tableau 6.1 Motocyclistes* tués ou blessés entre 1995 et 2004

	Conducteurs		Passagers	
Année	tués	blessés	tués	blessés
1995	37	1 309	4	289
1996	27	1 006	2	244
1997	36	993	2	255
1998	32	1 068	3	263
1999	38	1 115	3	223
2000	37	1 161	1	257
2001	49	1 166	3	318
2002	35	1 161	3	311
2003	46	1 087	6	268
2004	44	1 107	3	297

* Exclut les personnes qui s'accrochent, les conducteurs de cyclomoteur et leurs passagers.

Tableau 6.2 Certains facteurs ayant eu une incidence sur les collisions mortelles de motocyclettes en 2004

	%
Facteurs (non mutuellement exclusifs)	
Conducteurs de motocyclette sans permis	0
Moins de 25 ans	26
Consommation d'alcool	
Fac. affaibl. alcool. > 0,08	13
Consommation d'alcool	0
Inconnu	6
Sans port du casque (décès)	13
Erreur du conducteur de moto	
Vitesse excessive/perte de contrôle	49
Autre erreur	17
Collisions à véhicule unique	40
Jour/nuit	79/21
Fin de semaine	47

Tableau 6.3 | Nombre d'élèves transportés tous les jours, nombre total de collisions de véhicules scolaires – années scolaires 1999–2000 à 2003–2004

Année scolaire	Élèves transportés chaque jour	Nombre total de collisions
1999–2000	Non disponible	1 218
2000–2001	778 108*	1 084
2001–2002	708 294*	1 015
2002–2003	721 680	1 283
2003–2004	685 325	1 239

* Nombre estimatif

Tableau 6.4 | Type de véhicule scolaire, selon la nature de la collision, 2003–2004

Type de véhicule scolaire	Nature de la collision: Blessure mortelle	Blessure d'un élève	Blessure d'un non-élève	Dommages matériels	Nombre total de véhicules scolaires impliqués dans des collisions	Total de 5 ans (de 1999–2000 à 2003–2004)
Autobus scolaire	7	61	104	947	1 119	4 879
Fourgonnette scolaire	0	2	9	29	40	280
Autres véh. scolaires	0	2	3	75	80	409
Total	**7**	**65**	**116**	**1 051**	**1 239**	**5 586**

Tableau 6.5 | Nombre d'élèves blessés selon le type de collision et de véhicule, 2003–2004

Type de véhicule scolaire	Type de collision: En traversant la route		À l'intérieur du véhicule scolaire		Autres		Total		Total de 5 ans (de 1999–2000 à 2003–2004)	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Autobus scolaire	0	0	0	54	0	5	0	59	1	554
Fourgonnette scolaire	0	0	0	1	0	0	0	1	0	41
Autres véh. scolaires	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11
Total	**0**	**0**	**0**	**55**	**0**	**5**	**0**	**60**	**2**	**606**

Tableau 6.6 | Nombre de personnes tuées lors d'une collision impliquant un gros camion, 2000–2004

Année	Nombre de personnes tuées dans des collisions avec des camions			
	Le conducteur du camion conduisait mal	% où le conducteur conduisait mal	Toutes les collisions de camions	% du total des décès
2000	43	28,7	150	17,7
2001	39	27,3	143	16,9
2002	66	38,6	171	19,6
2003	51	32,9	155	18,7
2004	55	34,8	158	19,8
Total	**254**	**32,4**	**777**	**18,2**

Tableau 6.7 | Nombre de gros camions impliqués dans une collision, toutes les catégories de collisions, 2004

Type de camion	Catégorie de collision			
	Collisions mortelles	Lésions corporelles	Dommages matériels	Total
Camion porteur	39	1 172	5 964	7 175
Camion porteur et remorque	7	138	504	649
Tracteur seulement	11	492	2 839	3 342
Tracteur et semi-remorque	83	833	3 695	4 611
Train double A-C	2	19	58	79
Train double B	3	30	127	160
Autre/inconnu	7	372	1 454	1 833
Total	**152**	**3 056**	**14 641**	**17 849**

Tableau 6.8 | Camions immatriculés, 2004

Permis de conduire exigé	Camions immatriculés
G	1 046 837
D	60 980
A*	176 775**
Total	**1 284 592**

* Ensemble tracteur/remorque seulement.

** Comprend les véhicules immatriculés et en bon état de circulation enregistrés dans la catégorie Prorata – P (57 627 véhicules). Il s'agit de véhicules utilitaires immatriculés en Ontario pour une période donnée de l'année.

Les camions de la catégorie G renvoient aux camions dont le poids brut est inférieur à 11 000 kilogrammes, comme les camionnettes.

Les données sur les ensembles tracteurs/remorques exigeant le permis de conduire de la catégorie « A » ne sont pas indiquées dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV).

Tableau 6.9 | Certains facteurs liés aux collisions mortelles impliquant de gros camion en 2004

Facteurs des collisions mortelles :	%
Conducteurs	
Consommation d'alcool	0,7
Bonne conduite	65,1
Collisions	
Véhicule unique	20,7
Météo – temps dégagé	73,3
Jour	60,7
Véhicules	
Défectuosité du véhicule*	2,6

* Exclut la catégorie « Inconnue ».

6D. VÉHICULES TOUT TERRAIN

Aux fins de la présente publication, les véhicules tout terrain comprennent les autodunes, les motocyclettes tout terrain (motos hors route) et les véhicules tout terrain à trois et quatre roues. L'obligation d'immatriculer les véhicules tout terrain remonte au 1er juin 1984 (l'immatriculation est exigée une seule fois).

Tableau 6.10 | Endroit où les collisions sont survenues, selon les conducteurs de véhicules tout terrain tués ou blessés, 2000–2004*

	Personnes tuées					Personnes blessées				
Endroit	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
Sur la route	3	1	10	6	7	68	87	103	93	122
Hors route	6	8	9	3	7	71	87	99	101	100
Total	**9**	**9**	**19**	**9**	**14**	**139**	**174**	**202**	**194**	**222**

Tableau 6.11 | Endroit où les collisions sont survenues, selon les passagers de véhicules tout terrain tués ou blessés, 2000–2004*

	Personnes tuées					Personnes blessées				
Endroit	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
Sur la route	1	0	1	0	0	35	54	69	62	64
Hors route	2	0	0	0	2	24	45	56	55	63
Total	**3**	**0**	**1**	**0**	**2**	**59**	**99**	**125**	**117**	**127**

Tableau 6.11b | Piétons tués ou blessés par des véhicules tout terrain, 2000–2004*

	Personnes tuées					Personnes blessées				
Endroit	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
Sur la route	0	0	0	0	0	1	5	2	5	3
Hors route	0	0	0	0	1	3	3	5	2	6
Total	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**4**	**8**	**7**	**7**	**9**

* Depuis la diffusion de la version de 2004 du rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO), les statistiques sur les véhicules tout terrain comprennent les victimes de toutes les collisions « sur la route » et non seulement les collisions signalées en vertu du CR. Il en résulte que les statistiques fournies ne sont pas comparables avec les statistiques données dans les versions précédentes du RASRO.

Tableau 6.12 | Véhicules tout terrain immatriculés, 2000–2004

Année	Véhicules immatriculés
2000	152 570
2001	169 987
2002	189 180
2003	211 073
2004	232 200

Tableau 6.13 | Certains facteurs liés à toutes les collisions impliquant des véhicules tout terrain en 2004

Facteurs	%
Conducteurs de moins de 25 ans	43
Consommation d'alcool	14
Vitesse excessive	18
Casque non porté	59
Jour	76
Deux roues	15
Trois roues	5
Quatre roues	80

Tableau 6.14 | Endroit où les collisions sont survenues, selon les conducteurs de motoneiges tués ou blessés – saisons de motoneige de 1999-2000 à 2003-2004*

	Personnes tuées					Personnes blessées				
Endroit	99–00	00–01	01–02	02–03	03–04	99–00	00–01	01–02	02–03	03–04
Sur la route	4	3	4	4	4	55	47	65	73	50
Hors route	8	32	11	26	24	208	343	142	161	131
Total	**12**	**35**	**15**	**30**	**28**	**263**	**390**	**207**	**234**	**181**

Tableau 6.15a | Endroit où les collisions sont survenues, selon les passagers de motoneiges tués ou blessés – saisons de motoneige de 1999–2000 à 2003–2004*

	Personnes tuées					Personnes blessées				
Endroit	99–00	00–01	01–02	02–03	03–04	99–00	00–01	01–02	02–03	03–04
Sur la route	0	2	0	0	0	24	44	41	36	28
Hors route	2	1	1	2	1	63	83	86	79	59
Total	**2**	**3**	**1**	**2**	**1**	**87**	**127**	**127**	**115**	**87**

Tableau 6.15b | Piétons tués ou blessés par des motoneiges – de 1999–2000 à 2003–2004*

	Personnes tuées					Personnes blessées				
Endroit	99–00	00–01	01–02	02–03	03–04	99–00	00–01	01–02	02–03	03–04
Sur la route	0	1	0	0	0	5	10	2	8	4
Hors route	0	0	1	2	1	7	11	2	4	7
Total	**0**	**1**	**1**	**2**	**1**	**12**	**21**	**4**	**12**	**11**

* Depuis la diffusion de la version de 2004 du rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO), les statistiques sur les motoneiges comprennent les victimes de toutes les collisions « sur la route » et non seulement les collisions signalées en vertu du CR. Il en résulte que les statistiques fournies ne sont pas comparables avec les statistiques données dans les versions précédentes du RASRO.

Tableau 6.16 | Motoneiges immatriculées, 2000–2004

Année	Motoneiges immatriculées
1998	363 737
1999	364 200
2000	332 446
2001	334 129
2002	321 582
2003	331 704
2004	321 445

Tableau 6.17 | Totalité des collisions de motoneiges, 2003–2004

Facteurs	%
Conducteurs sans permis	4
Erreur du conducteur; excès de vitesse	26
Consommation d'alcool	14
État de la surface; glace ou neige damée	67

* Les chiffres indiqués dans ces tableaux sont recueillis en vertu de la *Loi sur les motoneiges* (LM) et du *Code de la route* (CR); par conséquent, on ne peut les comparer aux chiffres figurant dans les tableaux 2.2 et 2.3 qui indiquent uniquement les collisions à déclarer en vertu du *Code de la route*.

6F. BICYCLETTES

Seules les collisions impliquant une bicyclette et un véhicule automobile en mouvement ou un tramway doivent être signalées. Ces tableaux ne comprennent pas les collisions impliquant une bicyclette seulement ou deux bicyclettes entre elles ni les collisions entre une bicyclette et un piéton.

Tableau 6.18 | Cyclistes* tués et blessés, 2000–2004

Année	Conducteurs		Passagers	
	tués	blessés	tués	blessés
2000	9	2 694	0	105
2001	16	2 349	0	254
2002	13	2 478	0	241
2003	13	2 398	0	243
2004	19	2 526	0	322

* Comprend les personnes qui s'accrochent.

Tableau 6.19 | Âge des cyclistes impliqués dans une collision, selon les conditions de luminosité en 2004

Conditions de luminosité	Groupes d'âge						
	0–5	6–15	16–30	31–60	61+	Inc.	Total
Jour	4	85	187	204	35	2 435	2 950
Aurore	0	0	3	4	1	18	26
Crépuscule	0	3	6	13	1	108	131
Nuit	0	8	38	39	4	395	484
Autre	0	0	0	0	0	2	2
Inconnu	0	0	0	0	0	1	1
Total	**4**	**96**	**234**	**260**	**41**	**2 959**	**3 594**

Tableau 6.20 | Certains facteurs liés à toutes les collisions de bicyclettes en 2004

Facteurs	%
Bonne conduite (cycliste)	41
Bonne conduite (conducteur de véh. automobile)	49
Près d'une intersection	66
Défaut de s'arrêter (cycliste)	83
Consommation d'alcool (cycliste)	3
Pas de défectuosité apparente du véh. (bicyclette)	88
Bonne visibilité	92
Fin de semaine	19

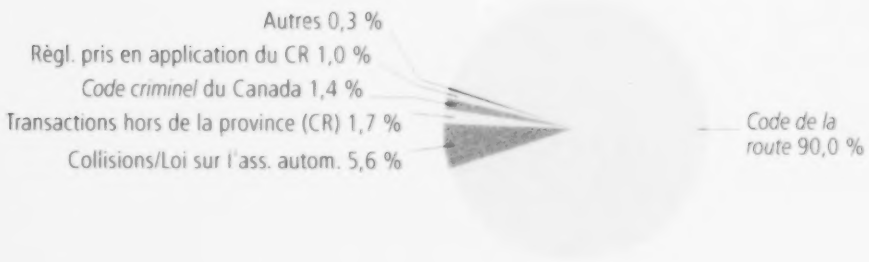
DONNÉES SUR LES CONDAMNATIONS, LES INFRACTIONS ET LES SUSPENSIONS

DONNÉES SUR LES CONDAMNATIONS, LES INFRACTIONS ET LES SUSPENSIONS

Cette section indique les données sur les condamnations, les infractions et les suspensions relatives aux véhicules automobiles utilisés en Ontario. Les condamnations sont résumées selon la loi, le type d'infraction et de condamnation. Les données sur le nombre total de suspensions administratives des permis de conduire (suspensions immédiates de 90 jours pour les conducteurs qui échouent à l'épreuve de l'alcootest ou qui refusent de s'y prêter) délivrées depuis le lancement du programme en 1998 sont aussi comprises.

En 2004, plus de 90 % des condamnations relatives aux véhicules automobiles se rapportaient à des infractions prévues au *Code de la route* et seulement environ 1,4 % portaient sur des infractions prévues par le *Code criminel* du Canada (par exemple des infractions de conduite avec facultés affaiblies, les infractions de conduite dangereuse et les délits de fuite). Les condamnations relatives aux véhicules automobiles se rapportant à des infractions prévues par le *Code criminel* du Canada ont enregistré une légère baisse entre 2003 et 2004.

Figure 7 Pourcentage de condamnations liées aux véhicules automobiles en Ontario, en 2004



7A. DONNÉES SUR LES CONDAMNATIONS

Tableau 7.1 | Résumé des condamnations liées à un véhicule automobile en 2004

Condamnations*	Nombre
Code de la route	1 130 793
Règlements du *Code de la route*	12 103
Code criminel du Canada**	17 351
Règlements municipaux***	2
Réclam. pour coll. de véh. aut./ *Loi sur l'assurance automobile obligatoire*	70 675
Loi sur les motoneiges	1 882
Loi sur les véhicules tout terrain	1 536
Transactions hors province (*Code de la route*)	21 287
Autres****	350
Total	**1 255 979**

* Comprend les condamnations inscrites à la main.

** Ce chiffre ne comprend pas 500 condamnations de jeunes délinquants en vertu du *Code criminel*.

*** Au cours des années précédentes, une grande partie des condamnations en vertu des règlements pris en application du *Code de la route* étaient renvoyées aux condamnations en vertu des règlements municipaux.

**** La catégorie « Autres » peut inclure des lois qui ne sont pas indiquées ci-dessus comme la *Loi de la taxe sur les carburants*, la *Loi sur le camionnage*, la *Loi sur le transport de matières dangereuses* et la *Loi sur les transports routiers*.

Tableau 7.2 | Condamnations liées à un véhicule automobile, *Code de la route*, en 2004

Condamnations	Nombre
Équipement	22 048
Administratives*	146 283
Ceinture de sécurité (conducteur et passager)**	55 758
Autres condamnations sans point***	29 137
Excès de vitesse	717 519
Autres condamnations avec points (2 à 4 points)	141 489
Autres condamnations avec points (5 à 7 points)	8 677
Conduite avec permis suspendu	9 882
Total	**1 130 793**

* Infraction par véhicule immobilisé, poids, immatriculation du véhicule, renouvellement de permis, etc.

** Les condamnations pour manquements au port de la ceinture des passagers de plus de 16 ans ne sont plus enregistrées.

*** Comprend maintenant certaines condamnations hors province.

Tableau 7.3 | Condamnations liées à un véhicule automobile, *Code criminel*, en 2004*

Condamnations	Nombre
Liées à l'alcool**	13 404
Négligence criminelle	19
Défaut de rester sur le lieu de la collision	547
Défaut de stopper pour un agent de police	450
Conduite en état de disqualification	1 797
Conduite dangereuse	1 134
Homicide involontaire à l'aide d'un véhicule automobile	0
Total	**17 351**

* Ne comprend pas 500 condamnations pour jeunes délinquants.

** Comprend certaines condamnations hors province.

Tableau 7.4 | Nombre de conducteurs condamnés* ayant enfreint le *Code criminel* du Canada pendant les années précisées

Type de condamnation	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Négligence criminelle	0	30	21	27	26	12
Défaut de rester	608	654	622	606	534	296
Conduite dangereuse	1 060	1 067	1 147	1 068	1 017	589
Conduite avec fac. affaiblies	9 102	9 237	8 817	8 066	6 798	3 968
Taux d'alcool. de plus de 0,08	7 149	7 110	7 100	6 281	5 205	3 252
Défaut de fournir un échant. d'haleine	1 361	1 305	1 353	1 194	1 028	511
Conduite en état de disqualification	2 035	1 995	1 801	1 745	1 695	1 144
Homicide inv. avec véh. automobile	0	0	0	0	0	2
Non défini	0	0	210	409	445	298
Total	**21 315**	**21 398**	**21 071**	**19 396**	**16 748**	**10 072**

* Le même conducteur peut être représenté plus d'une fois dans ce tableau.

Au 31 mars 2005, il y avait 10 072 infractions au *Code criminel* inscrites pour 2004. La ventilation des données de 2004 sera mise à jour dans le rapport annuel de 2005 pour tenir compte du retard dans l'inscription des infractions (celles-ci n'étant inscrites au dossier du conducteur qu'à la date de condamnation).

Tableau 7.5 | Suspensions administratives du permis de conduire. Suspensions mensuelles imposées de 1998 à 2004*

Suspensions	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Janvier	1 337	1 352	1 550	1 500	1 416	1 349	1 203
Février	1 471	1 567	1 487	1 450	1 452	1 391	1 501
Mars	1 608	1 664	1 662	1 874	1 683	1 566	1 400
Avril	1 681	1 592	1 799	1 816	1 574	1 412	1 494
Mai	1 801	1 763	1 634	1 752	1 756	1 578	1 528
Juin	1 665	1 531	1 646	1 768	1 811	1 608	1 391
Juillet	1 665	1 720	1 854	1 795	1 712	1 589	1 483
Août	1 750	1 660	1 808	1 699	1 675	1 639	1 476
Septembre	1 609	1 570	1 699	1 837	1 720	1 498	1 385
Octobre	1 663	1 839	1 724	1 691	1 671	1 568	1 555
Novembre	1 617	1 686	1 624	1 790	1 668	1 591	1 377
Décembre	1 810	1 760	1 879	1 986	1 792	1 578	1 468
Total	**19 677**	**19 704**	**20 366**	**20 958**	**19 930**	**18 367**	**17 261**

* Le Programme de suspension administrative des permis de conduire (PSAPC) est entré en vigueur le 29 novembre 1996.

Pour de plus amples détails sur le PSAPC, veuillez consulter l'annexe.

Tableau 7.6 Suspensions imposées en raison de l'accumulation de points d'inaptitude, selon l'âge du conducteur, 2004

	Suspensions en raison de l'accumulation de points d'inaptitude				
Âge du conducteur	Stagiaire	Débutant Première accumulation	Débutant Deuxième accumulation	Ordinaire Première accumulation	Ordinaire Deuxième accumulation
16	0	1	0	0	0
17	0	34	0	0	0
18	0	212	2	0	0
19	0	468	24	29	0
20–24	0	1 392	188	403	25
25–34	0	571	70	609	55
35–44	0	160	19	342	26
45–54	0	77	10	155	12
55–64	0	13	1	62	6
65–74	0	5	0	12	2
75 +	0	3	1	4	0
Total	**0**	**2 936**	**315**	**1 616**	**126**

Depuis 1994, les conducteurs débutants sont assujettis au système de délivrance graduelle des permis de conduire. Ces conducteurs obéissent à des mesures progressives qui vont d'une lettre d'avertissement lorsqu'ils accumulent entre 2 et 5 points d'inaptitude, à une entrevue lorsqu'ils accumulent entre 6 et 8 points, jusqu'à la suspension de 60 jours du permis lorsque la première accumulation atteint 9 points d'inaptitude. Après une première suspension, les points d'inaptitude sont réduits à 4. Si un conducteur atteint 9 points de nouveau, la suspension subséquente est de 6 mois. Les conducteurs qui ont obtenu un permis de catégorie G assorti de tous les privilèges verront leur permis suspendu pendant une période de 30 jours à la première accumulation de 15 points d'inaptitude et pour une période de 6 mois à la deuxième accumulation de 15 points d'inaptitude au cours d'une période de 2 ans.

Jusqu'à 1994, les conducteurs qui avaient obtenu récemment leurs permis de conduire étaient couverts par le système de permis probatoire jusqu'à ce qu'ils aient terminé avec succès deux périodes d'un an de conduite sans suspension de leur permis. Les conducteurs à l'essai voyaient leur permis suspendu pour une période de 30 jours après avoir accumulé 6 points d'inaptitude ou plus. Le système de permis probatoire a pris fin le 31 mars 1994. Les conducteurs stagiaires ont été intégrés au système de délivrance graduelle des permis de conduire.

ANNEXE

8A. LEXIQUE

Alcool en cause :

Cette catégorie englobe les conducteurs dont les facultés étaient affaiblies par l'alcool et ceux qui avaient bu.

Auto-déclaration d'une collision :

En vertu du *Code de la route* [par. 199 (1.1)], la ou les personnes impliquées dans une collision qui cause uniquement des dommages matériels (aucun décès ni blessure) et au cours de laquelle il n'y a eu aucune activité criminelle (comme la conduite avec facultés affaiblies) peuvent déclarer la collision sur-le-champ en se rendant, à bord de leur véhicule, à un centre de déclaration des collisions. L'auto-déclaration des collisions a commencé le 1er janvier 1997.

Avait consommé de l'alcool :

Conduire un véhicule après avoir consommé une quantité d'alcool insuffisante pour que les facultés soient considérées comme affaiblies au sens de la loi ou conduire avec une alcoolémie supérieure à zéro mais inférieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang. Si l'alcoolémie est entre 0,05 et 0,08, le permis de conduire est suspendu pendant 12 heures.

Blessure grave :

Blessure non mortelle qui nécessite une hospitalisation, même si c'est uniquement pour observation.

Blessure mineure :

Blessure non mortelle qui doit être traitée dans une salle d'urgence, mais qui ne nécessite pas d'hospitalisation.

Blessure minime :

Blessure non mortelle, y compris les éraflures et les ecchymoses, qui ne nécessite pas d'hospitalisation.

Collision à déclaration obligatoire :

Collision causant des blessures ou des dommages à des biens privés d'une valeur pécuniaire supérieure à celle prescrite par les règlements*.

Collision causant des dommages matériels :

Collision de véhicule automobile au cours de laquelle personne n'est blessé, mais où des dommages sont causés à des biens publics ou privés*, y compris des dommages causés au véhicule automobile ou à son chargement.

Collision causant des lésions corporelles :

Collision de véhicule automobile au cours de laquelle au moins une personne subit des blessures non mortelles.

Collision de véhicule automobile :

Tout incident au cours duquel surviennent une blessure ou des dommages matériels en raison du déplacement d'un véhicule automobile ou de son chargement pendant que le véhicule est en mouvement.

Collision hors route :

Collision impliquant un véhicule automobile visé par le *Code de la route*, la *Loi sur les motoneiges* ou la *Loi sur les véhicules tout terrain*.

Collision mortelle :

Collision de véhicule automobile au cours de laquelle au moins une personne subit des blessures qui s'avèrent mortelles. Avant le 1er janvier 1982, les statistiques sur les collisions mortelles comprenaient les décès attribuables aux blessures subies lors d'une collision et survenant jusqu'à un an après la collision. Depuis, seuls les décès qui surviennent dans les 30 jours suivant la collision sont inclus.

Collision sur route :

Collision de véhicule automobile qui se produit sur une voie publique, entre les lignes de propriété.

Condamnation :

Les condamnations sont inscrites lorsque la personne plaide coupable ou est reconnue coupable d'une infraction liée à un véhicule automobile en vertu d'une loi de l'Ontario ou d'un règlement connexe, d'une loi du Canada, d'une ordonnance connexe ou d'un règlement municipal.

Conducteur :

À moins d'indication contraire, s'entend de toute personne, qu'elle soit titulaire ou non d'un permis de conduire, qui était considérée comme ayant la garde ou le contrôle d'un véhicule au moment de la collision.

Facultés affaiblies – Alcool :

Conduire un véhicule avec des facultés affaiblies par l'alcool ou conduire avec une alcoolémie supérieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang.

Nombre de kilomètres parcourus :

Avant 2000, on estimait la distance parcourue par les véhicules d'un parc en se basant sur les ventes d'essence et d'autres carburants taxés. On convertissait le nombre total de litres vendus en kilomètres parcourus à l'aide d'un facteur de conversion de 22,0 km par gallon. Depuis 2000, on calcule la distance parcourue par les véhicules à l'aide d'estimations fournies par Statistique Canada et Transports Canada.

Permis de conduire de catégorie G1 :

Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie G1 :

- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- doit être accompagné d'un seul passager sur le siège avant (cette personne, le conducteur accompagnateur, doit avoir un permis de conduire doté de tous les privilèges (catégorie A, B, C, D, E, F ou G), au moins quatre années d'expérience de conduite et une alcoolémie inférieure à 0,05);
- ne doit pas conduire, à moins d'être accompagné par un moniteur de conduite automobile autorisé, sur les autoroutes ontariennes de la série 400 et d'autres autoroutes dont les suivantes : Queen Elizabeth Way, Don Valley Parkway, E.C. Row Expressway et Conestoga Parkway;
- ne doit pas transporter, sur le siège arrière, plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité qui s'y trouvent;
- ne doit pas conduire entre minuit et cinq heures du matin;
- peut conduire uniquement des véhicules de catégorie G.

Le niveau 1 dure 12 mois, mais peut être ramené à huit mois si le conducteur suit un cours de conduite automobile approuvé. Pour des renseignements sur les cours approuvés, communiquer avec un des bureaux de délivrance des permis du ministère des Transports. Une fois le niveau 1 terminé, les conducteurs doivent réussir un examen sur route avant de passer au niveau 2.

Permis de conduire de catégorie G2 :

Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie G2 :

- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- peut conduire n'importe quel véhicule pour lequel on exige un permis de catégorie G (p. ex., une automobile);
- ne doit pas transporter, sur le siège arrière, plus de passagers que le nombre de ceintures de sécurité qui s'y trouvent.
- Depuis 2005, une restriction concernant les passagers adolescents est en vigueur.

Le niveau 2 dure 12 mois. Une fois ce niveau terminé, le conducteur peut passer un examen de conduite. S'il le réussit, il obtiendra un permis de conduire doté de tous les privilèges.

Permis de motocycliste de catégorie M1 :

Le titulaire d'un permis de motocycliste de catégorie M1 :
- peut conduire une motocyclette aux fins de formation;
- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit;
- peut conduire le jour seulement (entre une demi-heure avant le lever du soleil et une demi-heure après le coucher du soleil);
- peut conduire uniquement sur les routes où la limite de vitesse est de 80 km/h ou moins, sauf s'il ne peut emprunter d'autres routes (il peut conduire sur les routes 11, 17, 61, 69, 71, 101, 102, 144 et 655);
- ne doit pas transporter de passagers.

Le niveau 1 dure au moins 60 jours et le permis est valide pendant 90 jours. Le motocycliste de niveau 1 doit réussir un examen de conduite avant de passer au niveau 2. Pendant qu'il est au niveau 1, il peut également suivre un cours de sécurité à motocyclette comprenant un examen sur route au lieu de passer l'examen pratique du ministère.

Permis de motocycliste de catégorie M2 :

Le titulaire d'un permis de motocycliste de catégorie M2 :
- doit avoir une alcoolémie nulle quand il conduit.

Après avoir terminé le niveau 2, le conducteur peut passer un examen de conduite. S'il le réussit, il obtiendra un permis de conduire doté de tous les privilèges.

Personne qui s'accroche :

S'entend d'une personne qui s'accroche à l'aile, au pare-chocs, à la portière ou à une autre partie d'un véhicule automobile en mouvement et ne se trouvant pas à l'intérieur du véhicule, p. ex., s'asseoir à l'arrière d'un pick-up.

Piéton :

Toute personne ne se trouvant pas à l'intérieur d'un véhicule ou sur un véhicule lors d'une collision.

Route :

Route ordinaire ou voie publique, rue, avenue, etc. dont une partie quelconque est prévue pour le passage de véhicules ou utilisée par le public à cette fin. Est incluse la zone comprise entre les limites latérales de propriété de ces ouvrages.

Suspension :

Retrait, pour une période prescrite, du privilège accordé à une personne lui permettant de conduire un véhicule automobile.

Suspension administrative des permis de conduire (SAPC) :

Ce programme, qui vise à réduire la conduite en état d'ivresse, a été mis en oeuvre le 29 novembre 1996. Les lois provinciales autorisent un agent de police à suspendre un permis de conduire sur-le-champ pendant 90 jours si des preuves lui indiquent que a) l'alcoolémie du conducteur est supérieure à 80 milligrammes par 100 millilitres de sang; b) le conducteur refuse de fournir un échantillon d'haleine ou de sang ou est incapable de le faire.

* La valeur pécuniaire des dommages matériels à partir de laquelle il faut déclarer une collision ayant causé uniquement des dommages matériels est passée de 200 $ à 400 $ le 1er janvier 1978 et à 700 $ le 1er janvier 1985. Depuis le 1er janvier 1998, cette valeur est de 1 000 $.

8B. REMERCIEMENTS

Le ministère des Transports remercie les entités suivantes de l'aide qu'elles lui ont apportée :

Agents de police de l'Ontario

Bureau du coroner en chef
Ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels

Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR)

Planification de l'information et statistiques sur les tribunaux
Direction de l'élaboration des programmes
Ministère du Procureur général

Unité de gestion des connaissances
Direction de la planification et de l'évaluation de l'information
Ministère de la Santé

Ministère des Affaires municipales et du Logement

Ministère de l'Éducation

Photos de la couverture : Transport en commun
Sandy DeLorenzi
Ministère des Transports

Lac Supérieur
Shawn Smith
Ministère des Transports

Photo de la section sur les véhicules : Images de véhicules
Garry Williamson
Ministère des Transports

Photo de la section sur les collisions : Scène de collision
Garry Williamson
Ministère des Transports

La présente publication peut être reproduite, réimprimée, stockée et transmise et peut être utilisée en totalité ou en partie si cette reproduction ou ce stockage est à des fins personnelles ou éducatives et non à des fins pécuniaires, quelles qu'elles soient. Il faut obtenir la permission écrite du ministère des Transports avant d'utiliser la présente publication ou d'en tirer un profit financier.

ISSN 1712-8463 (Version imprimée)
ISSN 1712-848X (Version sur cédérom)
ISSN 1712-8471 (Version internet)